

## COMITE D'INITIATIVE ET DE CONSULTATION D'ARRONDISSEMENT

### Compte-rendu de la séance du 9 décembre 2014

Le mardi 9 décembre 2014, Mesdames et Messieurs les Membres du Conseil d'Arrondissement et Mesdames et Messieurs les représentants des associations, dûment convoqués par Madame la Maire, se sont réunis dans la salle des Mariages.

Madame la Maire ouvre la séance à 18h40 et souhaite la bienvenue aux représentants des associations ainsi qu'au public.

Mme LA MAIRE : Je vous propose de prendre place et de débiter le CICA. Je tiens tout d'abord à vous demander de m'excuser pour ce léger retard mais cela ne vous pénalisera pas dans le temps qui vous est imparti et nous pourrons débiter comme il en a été décidé.

Quelques mots d'introduction pour bien se rappeler les conditions de fonctionnement du CICA.

A la suite de notre premier CICA du 16 septembre dernier et de l'adoption du règlement intérieur du conseil d'arrondissement et du CICA, adopté par le conseil d'arrondissement lors de la séance du 14 octobre, Loïc GRABER avait invité les 25 associations inscrites à participer à une réunion d'explication du fonctionnement du CICA.

Cette réunion s'est tenue le mardi 4 novembre ; une dizaine d'associations était présente. Loïc GRABER a alors rappelé que le CICA se déroulerait désormais en deux parties : une première partie autour d'un thème général choisi par les associations inscrites, d'une durée d'environ 1 heure et une seconde partie d'une durée maximale de 30 minutes, au cours de laquelle il sera répondu à trois questions, hors thème et sans débat.

Il a été également rappelé que seules les associations ayant participé aux réunions de préparation pourraient poser des questions lors de la séance du CICA.

Ces mêmes associations se sont réunies après ces préalables sur le mode de fonctionnement, le jeudi 6 et le lundi 24 novembre afin de préparer le CICA d'aujourd'hui.

Le thème choisi pour le CICA de ce jour est : la voirie, les déplacements et le stationnement.

Cinq questions ont été posées en rapport avec ce thème ; le compte rendu des séances de préparation a été adressé in extenso à l'ensemble des élus et à toutes les associations inscrites au CICA, ce qui va nous permettre de gagner du temps. Par conséquent, je demanderai aux rapporteurs de présenter une synthèse de la question écrite qui parfois est fort longue, puisque toutes les personnes présentes ici ont déjà lu ces questions.

La première question sera présentée par le CIL Université Jean Macé Berthelot et je donne la parole à Monsieur RECORBET.

#### **1 - CIL Université Jean Macé Berthelot**

M. RECORBET : La première question concerne le mail piétonnier et espace vert. Après la construction de la clinique Les Lilas et de l'immeuble d'habitation au carrefour Berthelot/Garibaldi, il était prévu de prolonger le mail piétonnier de la rue Camille Roy à l'avenue Berthelot avec la création d'un espace vert.

Les travaux devaient être terminés en décembre 2013.

A ce jour rien n'est encore entrepris et le terrain sert de dépôt d'ordures ou d'encombrants.

Pour quelle raison ces travaux ont-ils été retardés et quand seront-ils réalisés ? Les riverains s'impatientent.

Mme LA MAIRE : Merci Monsieur RECORBET. Je donne la parole à Loïc GRABER pour la réponse à cette question.

M. GRABER : Merci Madame la Maire, tous les riverains ne s'impatientent pas et l'explication très logique que je vais vous donner, vous rassurera j'espère.

Cette opération qui était inscrite au plan de mandat 2008/2014 avec un budget estimatif de 300 000 euros, concernait l'aménagement d'un mail piétonnier et d'un square sur une parcelle d'environ 1 500 m<sup>2</sup>, située sur un ancien parking sauvage sur un terrain, cédé en partie par la construction de la clinique des Lilas à l'angle de la rue Garibaldi et Berthelot.

C'est un espace de proximité situé à l'arrêt du Tram Garibaldi/Berthelot qui fait le prolongement du mail déjà existant depuis la rue Jaboulay.

Le programme a été arrêté et là, je parle sous le contrôle de Françoise RIVOIRE à mes côtés, après concertation, notamment avec le conseil de quartier Jean Macé, sur la création de ce jardin qui se veut simple, paisible, un lieu dédié au repos et à la détente, avec un espace relativement éloigné et donc protégé de l'avenue Berthelot.

Cet espace constituera un espace vert de proximité complémentaire de l'aire de jeux René Bayet, situé rue Camille Roy.

Pourquoi l'aménagement de cet équipement a-t-il été suspendu ? Les repérages de parcelles ont été entamés au début de cette année 2014, les limites du terrain n'étant plus facilement perceptibles ; il s'est avéré qu'au moment de ce bornage de terrain, des représentants de la copropriété voisine ont refusé de signer le procès verbal de reconnaissance de limites de parcelles et ont adressé un courrier à Madame la Maire du 7<sup>e</sup> arrondissement et à la ville de Lyon, pour revendiquer la propriété des parcelles qui étaient identifiées comme appartenant à la Ville.

La Direction Centrale de l'Immobilier a donc entamé, au début de l'année 2014, une démarche dite de légitimation de la propriété des parcelles au nom de la ville de Lyon et a procédé également à une analyse juridique afin de déterminer le risque encouru par la Ville dans le cas où l'aménagement de ce jardin serait fait sur des parcelles dites litigieuses, en cas de recours des propriétaires indivis.

Le temps de réaliser ces études, la passation des marchés qui devait intervenir au printemps 2014, a été suspendue. Ces études juridiques ont été rendues à la rentrée, au début de l'automne et elles apportent deux conclusions : la première, c'est que la ville de Lyon est bien propriétaire des deux parcelles et elle est à juste titre en droit de réaliser les travaux ; la seconde, sur l'analyse juridique, l'action en justice qui pourrait être éventuellement intentée par les copropriétaires qui revendiquent ces parcelles, ne pourrait pas être suspensive et donc interrompre des travaux ni aboutir à une remise en état des lieux.

Cela permet de démarrer aujourd'hui le chantier ; nous sommes actuellement dans la phase de consultation des entreprises pour établir les devis nécessaires au marché. Actuellement est également déposée la déclaration préalable nécessaire pour l'instruction (auprès de la Direction d'Aménagement Urbain), l'ensemble des pièces administratives et techniques (consultation des entreprises et signature des marchés) devrait intervenir au tout début de l'année 2015 pour un démarrage des travaux au plus tard en mars 2015 et une livraison en juillet 2015.

Vous aurez bien conscience que le retard de ce chantier n'est pas la volonté de la ville mais un problème de maîtrise foncière et de vérification de la maîtrise foncière.

J'espère que ces éléments vous apportent satisfaction.

Mme LA MAIRE : Nous allons passer aux questions relatives aux piétons, au stationnement et aux pistes cyclables. Vous poserez vos trois questions successivement et les réponses seront apportées par Monsieur Norbert MAYAUD qui est directeur des déplacements urbains à la ville de Lyon.

## **2 – Antenne 7<sup>e</sup> de la Ligue contre la violence routière.**

M. DUCHÊNE : Je précise bien que cette question est dans le cadre du travail avec les autres associations du CICA.

Selon la loi, le piéton circule librement et traverse la chaussée selon la réglementation.

Sur le trottoir, on observe les obstacles hors normes qui s'opposent à cette liberté de circulation. Ce sont :

- des poubelles non rangées et non rentrées,
- les deux roues et voitures en stationnement, les déménagements et livraison sans mesure de précaution,
- Certains mobilier de restaurants et commerces ne correspondant pas à l'autorisation, des panneaux publicitaires,
- les arbres, les poteaux, les chantiers.

Le problème des obstacles rencontrés par les piétons est particulièrement important s'agissant des chantiers du fait de leur durée. Je cite l'exemple de l'immeuble « TARGE » à l'angle Victor Lagrange/Yves Farges où pendant 3 ans, aucune mesure de protection des piétons et des cyclistes n'a été prise, contrairement à ce qui a été réalisé rue Lortet (tunnel pour piétons).

Quelles mesures envisagez-vous pour le respect de la liberté et la sécurité du déplacement des piétons ?

Mme LA MAIRE : Merci. Nous allons regrouper les questions pour que Monsieur MAYAUD fasse une réponse complète.

## **3 – CIL Université Jean Macé – Berthelot.**

M. RECORBET : Le stationnement et les parcs relais. Chaque matin et chaque soir de la semaine, des embouteillages de plusieurs heures immobilisent les voitures, notamment aux alentours du rond point Tony Garnier et de l'avenue Jean-Jaurès entre l'avenue Berthelot et la place Jean-Jaurès.

La situation va s'aggraver encore avec la construction des logements et bureaux de la ZAC des Girondins et de tous les projets privés ou public- privé.

Déjà cent soixante mille véhicules pendulaires entrent dans Lyon depuis la banlieue pour y travailler, or les parcs relais n'offrent aujourd'hui que dix mille places.

De plus, les problèmes liés aux véhicules pendulaires engendrent des nuisances de stationnement dans tout l'arrondissement. Une conséquence directe par exemple : dans le secteur rue Victorien Sardou, rue Crestin, Grande rue de la Guillotière et d'autres, le stationnement de journée devient impossible.

Lorsque le stationnement est payant (de source Grand Lyon), la rotation est de 8 fois par place.

On a fait un beau parking à l'entrée du Parc Blandan et ce parc est systématiquement squatté par les riverains.

Quel est le programme de construction de parcs relais de grande capacité et selon les places de stationnement ajoutées, envisagez-vous d'instaurer le stationnement payant dans le secteur Jean Macé depuis le Rhône jusqu'au boulevard des Tchécoslovaques, avec une plage horaire gratuite de 12h00 à 14h00 ?

Mme LA MAIRE : Merci Monsieur RECORBET.

## **4 – CIL Gerland – Guillotière.**

M. JOUMARD : Améliorer les voies cyclables à Gerland

Tous les plans PPA, SCoT, PDU, préconisent d'accroître l'usage de la bicyclette et le « *besoin d'itinéraires lisibles et continus* » (Plan Mode Doux).

Le PPA 2013 préconise de « diminuer l'usage de la voiture au profit des modes alternatifs grâce à un espace public aménagé en priorité pour les modes doux, ».

Le SCOT préconise également de « mettre en œuvre une véritable organisation globale et multimodale des déplacements, faisant plus de place aux modes doux ».

Le PDU dit que « le nombre et la sécurité des pistes cyclables sont réclamés par 16% de la population ».

En 2010, la part du vélo dans les déplacements urbains domicile travail reste limitée à 2% ou 4%. L'objectif exprimé dans le Plan Modes Doux est d'atteindre 7,5% en 2020.

Les cyclistes sont victimes à Lyon de 9% des accidents et la crainte d'accident rebute 60% des cyclistes potentiels.

Les voies cyclables sont-elles à hauteur de l'objectif, par leur sécurité et leur continuité ?

Pour éviter que les cyclistes n'empruntent le trottoir et les piétons la piste cyclable, il faudrait adopter l'ensemble des mesures suivantes :

- éliminer les obstacles incongrus sur les pistes (poubelles à verre)
- rendre visible la piste et l'évitement des obstacles par une couleur du revêtement rouge,
- un revêtement vraiment roulant pour les vélos (pas comme sur Jean Jaurès),
- des marques au sol de « piste cyclable » repeintes plus régulièrement,
- une séparation matérielle entre trottoir et piste cyclable (verdure, barrière, dénivelé),
- une séparation matérielle entre chaussée et bande cyclable (renflement franchissable ou vibreurs) et une signalisation à chaque entrée ; piste cyclable obligatoire et piétons interdits.
- Pour protéger les vélos des véhicules : aux carrefours, généraliser le marquage au sol de la voie cyclable pour les véhicules qui tournent à droite, écarter la piste des stationnements et des ouvertures de portes, éviter une bande le long d'un stationnement en épi (comme Avenue Farges), disposition peu conventionnelle et dangereuse, au profit d'une piste le long du trottoir.

La continuité des voies cyclables à chaque jonction Nord-Sud et Est-Ouest n'est pas assurée.

Citons des exemples : avenue Leclerc, pour les cyclistes venant de l'Est, l'accès commode à la piste des Berges n'est pas signalé. Alors, les cyclistes empruntent le trottoir.

La continuité entre la piste des berges et la rue des Girondins n'est pas assurée par une rampe (une piste sur le trottoir pourrait aussi être prévue).

La continuité entre la bande Ouest-Est de la rue Debourg et la piste de Jean Jaurès ni matérialisée, ni signalée.

Les pistes cyclables (et la Via Rhona) se terminent au Sud par la rue de Surville.

Accepteriez-vous d'accorder plus de soin et de rigueur à la sécurité et à la continuité des voies cyclables ?

Mme LE MAIRE : Je donne la parole à Monsieur MAYAUD pour répondre à cette première série de questions.

M. MAYAUD : Merci Madame la Maire. Tout d'abord en ce qui concerne les piétons, ils ont un droit de passage et je souhaite rappeler qu'à travers des chartes, un règlement existant et des mesures législatives, l'ensemble des services de la ville de Lyon et du Grand Lyon, travaille à les faire respecter.

Les cheminements piétons : que ce soit pour les obstacles temporaires ou permanents, on peut citer les services de l'OTEP qui ont en charge la réglementation des arrêtés temporaires et des chantiers, bien évidemment de l'urbanisme pour tout ce qui est les constructions, de la DECA, en charge du commerce et de l'artisanat et qui fait sur le terrain des contrôles des commerçants et qui les rappelle à l'ordre sur le respect des règles, avec des écrits.

La police municipale également travaille sur ce dossier, en collaboration avec tous les services afin de maintenir le droit de passage pour les piétons, la Direction des Déplacements Urbains et bien évidemment, le Grand Lyon avec tous les services de la voirie avec tous les chantiers : elle fait respecter les règlements pour permettre l'accessibilité des piétons.

Les piétons sont pris en compte dans l'espace public. Pour rappel, ils représentaient 48% des déplacements en 1995 dans le cœur de l'agglomération de Lyon et Villeurbanne ; en 2006, c'était 50% et ce chiffre monte à 61% sur la Rive Gauche.

C'est un mode de déplacement principal dans le cœur de l'agglomération et il est pris en compte dans tous les projets d'aménagement qu'ils soient permanents ou temporaires.

Les collectivités sont conscientes des difficultés et une délibération a été votée au conseil communautaire en janvier 2014, pour prévoir un plan piéton. Dans le mandat actuel, il fera l'objet d'un plan d'actions établi sur différents thèmes : l'aménagement (chaque année, le Grand Lyon dépense 17 millions d'euros uniquement pour l'accessibilité des piétons), avancées de trottoirs, dispositif pour permettre de créer des places PMR accessibles mais aussi, en dehors des grands trottoirs comme Garibaldi et autres qui sont en dehors de ces 17 millions d'euros.

Cela passera par des actions de communication pour permettre de rappeler que la marche à pied est un mode qui ne coûte rien, qui a un effet bénéfique au niveau de la santé et aussi au niveau de la pollution.

Cela passera aussi par de nouvelles technologies et de nouveaux outils qui pourront se décliner sur une signalétique piétonne ou sur des dispositifs permettant aux piétons de bien prendre en compte que les temps de marche entre les quartiers sont relativement courts.

Pour ce qui concerne le stationnement dans les secteurs évoqués et donc, la mise en place de stationnement payant sur le secteur de Jean Macé jusqu'au boulevard des Tchécoslovaques, la politique de stationnement est un levier important dans le cadre d'une politique de déplacement et il est pris en compte le Plan de Déplacement Urbain de 1997 révisé en 2005.

Le Plan de Déplacement Urbain de 2005 avait pour objectif 30% de stationnement payant dans la ville de Lyon à l'horizon 2010 ; aujourd'hui, on est à trente quatre mille places payantes sur la Ville. On a largement atteint les 30% prévus.

C'est aussi la création de tarifs préférentiels sur le stationnement voirie pour les résidents, c'est quelque chose qui existe depuis 2002. C'est aussi la création de places de stationnement en ouvrage : une place supprimée en surface doit être remplacée par une place en ouvrage.

Il y a eu de nombreuses constructions de parcs en ouvrage autour de la Presqu'île pour permettre de conserver une bonne accessibilité au centre de l'agglomération, pour permettre aussi aux résidents qui souhaitent être dans des parkings, d'accéder à ceux-ci.

En mettant en œuvre un stationnement payant, la collectivité souhaite dissuader les pendulaires d'accéder en centre ville en les incitant à utiliser les transports en commun qui ont connu une forte hausse depuis quelques années, ou se reporter sur les parcs relais évoqués.

Aujourd'hui, on a quelques créations de parcs relais puisque, en 2013, il y a eu le parc de la gare d'Oullins qui a été créé avec environ quatre cents places et, actuellement, en construction, on a le parc relais des Galeries Lafayette à Bron qui comportera environ quatre cent trente places.

Le nombre de places qui sera créé dans ce mandat en parc relais, je ne peux vous le dire aujourd'hui puisque, dans quelques jours le plan de mandat du SYTRAL sera voté et que c'est aux élus du SYTRAL de décider dans le cadre de ce plan, le nombre de places et les projets qu'ils mèneront à bien dans ce mandat.

Vous aurez l'information dans les jours à venir puisque ce sera quelque chose qui sera publié.

Je souhaite rappeler que la politique de stationnement mise en œuvre par la Ville et nos partenaires est une politique ambitieuse qui a permis d'augmenter le nombre de stationnements payants de 2004 de quinze mille places à aujourd'hui (trente quatre mille places) et que cette politique va continuer dans le futur puisqu'il y a un PDU en cours de révision qui sera approuvé en 2017.

Les extensions de stationnements payants dans ce mandat seront validées en 2015 par Monsieur le Maire de Lyon.

Les propositions des mairies d'arrondissement seront prises en compte, analysées, étudiées et ensuite validées par Monsieur le Maire.

Cette politique ambitieuse se fera dans le cadre d'une loi qui est passée début 2014, qui a créé les métropoles et qui a prévu en 2016/2017 de décentraliser le stationnement.

Cela se fera avec la mise en place de nouvelles tarifications et de nouvelles zones homogènes sur l'ensemble de la Ville. On ne mettra pas des tarifs ou des zones différenciées selon les arrondissements ou les secteurs.

Aujourd'hui, le stationnement est payant entre 12h00 et 14h00, si c'est le même principe qui est validé à ce moment- là, l'ensemble de la Ville sera payant entre 12h00 et 14h00.

Pour les vélos, nous avons vu les photos et éléments que vous avez proposés. Sur certains aspects, nous avons tout de suite demandé à nos collègues de la propreté du Grand Lyon de déplacer les containers à verre et autres ; cela se fera dans les jours à venir et si cela n'était pas fait, nous redemanderons évidemment à ces services de les décaler. Ce n'est pas toujours évident mais nous le prenons en note.

La sécurité : le nombre d'accidents pour les vélos est stable depuis 2010. La croissance du vélo est forte sur l'agglomération puisque nous avons une augmentation du trafic de 3,5% depuis le lancement de Vélo'v en 2005 et depuis 1 an, nous avons une augmentation de 20% du trafic vélos.

Nous sommes bien conscients qu'il reste des choses à faire mais il y a une ville et une agglomération qui deviennent cyclables.

Sur la ville de Lyon, il était prévu au plan mode doux de 2009/2020 de réaliser cent quatre vingt six km à l'étape 2014 ; en 2014, il y a eu cent quarante huit km de réalisés.

Aujourd'hui il y a même 8 km supplémentaires qui sont en cours d'étude et de réalisation ce qui montre que nous sommes bien partis pour réaliser ce projet à terme en 2020, ce qui sera probablement dépassé puisque nous ne comptons pas d'éventuelles zones apaisées qui vont être créées et d'autres éléments dans l'ensemble des quartiers.

L'objectif en 2014 était de cinq cent vingt km ; il y a des choses à faire et à étudier et le plan mode doux prévoit cette continuité.

Aujourd'hui, toutes les continuités ne sont pas assurées parce qu'il faut phaser des aménagements, des acquisitions foncières à faire sur certains secteurs, d'autres sont en cours d'aménagement ; les choses arrivent au fur et à mesure pour tenir compte de l'évolution de la ville et pouvoir prendre en compte tous ces éléments.

Les services travaillent afin de mener à bien ce plan mode doux pour qu'il soit opérationnel.

Certains aménagements ont été réalisés il y a quelques années ; aujourd'hui ils ne seraient plus réalisés de la même manière. Les aménagements se font aussi dans le cadre d'un guide d'espace cyclable et ce guide peut évoluer.

Certains exemples que vous nous avez montrés avenue Jean Jaurès ne se feraient plus de la même manière et seraient plutôt sur chaussée puisque l'idée est de privilégier des aménagements sur chaussée et non plus sur trottoir.

Mme LA MAIRE : Merci Monsieur MAYAUD pour toutes ces explications qui démontrent qu'il y a des choses faites et des choses à faire. Merci à tous les participants du CICA d'avoir attiré l'attention du conseil sur les choses qui restaient à faire en matière de stationnement, de pistes cyclables et de protection du piéton.

La prochaine question est posée par le CIL Gerland Guillotière. Monsieur SOULARD, ingénieur responsable de la mobilité urbaine à la Direction de la voirie du Grand Lyon, est venu exprès pour répondre à vos questions sur les embouteillages à Gerland.

M. JOUMARD : Les embouteillages et les plans de feux à Gerland.

Chaque matin et soir de semaine, des embouteillages de plusieurs heures immobilisent les voitures, notamment aux alentours du rond point Tony Garnier et aussi Avenue Jean Jaurès et Avenue Leclerc, pour accéder à l'avenue Berthelot.

La situation va encore s'aggraver avec la construction de deux mille six cents logements et bureaux dans la ZAC des Girondins et autres projets et, encore plus si une voie de bus était mise en place avenue Leclerc.

Si les automobilistes empruntent leur voiture, c'est parce qu'ils sont obligés de le faire, (comme nous le démontrons).

En effet, si l'on tient compte des 15% d'automobilistes pendulaires lyonnais qui utilisent leur voiture pour leur travail et des 54% des 85% autres dont le domicile ou le lieu de travail est éloigné de tout transport en commun, on trouve que 53% des pendulaires doivent emprunter leur véhicule pour se rendre au travail, soit exactement le taux moyen de pendulaires motorisés du Grand Lyon.

Causé par ces congestions, Gerland connaît un taux de pollution meurtrier, excédant les limites autorisées par les normes européennes, des dizaines de jours par an, ce qui provoque des dizaines de décès prématurés dans le 7<sup>e</sup>.

En effet, la pollution automobile tue dix fois plus que les accidents automobiles.

Le plan de feux du rond point Tony Garnier comporte de nombreuses anomalies qui bloquent la fluidité de la circulation, notamment, 2 rues débouchent Nord Sud sur la succession de feux, mal synchronisés de l'avenue Leclerc, ce qui ne laisse qu'une dizaine de secondes au flux.

Elaborer un plan de feux mieux adapté et aux heures de pointes, allonger la phase verte des axes risquant la congestion semble possible grâce au système CRITER.

Nos demandes incluent la mise en place d'un feu supplémentaire 56 avenue Leclerc, à condition qu'il soit synchronisé sur le suivant, pour sécuriser la sortie des garages des immeubles des berges du Rhône, excessivement dangereuse en période de congestion, le matin et le soir.

Quel ensemble de dispositions comptez-vous adopter pour éliminer ces points noirs cruciaux pour la fluidité de la circulation dans le 7<sup>e</sup> arrondissement, qui sont attendus depuis plusieurs années ?

M. SOULARD : J'ai bien pris note de l'ensemble de vos remarques qui ont déjà été évoquées dans cette instance ou d'autres, précédemment.

La circulation sur Gerland peut provoquer des difficultés et des points de congestion récurrents.

Aujourd'hui ce secteur a fait l'objet de différentes phases de chantier. Nous avons livré, il y a presque 1 an, le Tram T1 et aujourd'hui, l'axe Leclerc est un axe qui a deux carrefours assez dimensionnants pour l'agglomération

Le carrefour entre le pont Gallieni et l'avenue Berthelot cumule deux contraintes : d'une part, les Tramways, la ligne T1 et la ligne T 2 qui traversent ce carrefour. Ils ont une fréquentation plus importante en heure de pointe et on leur donne une priorité absolue par rapport à l'enjeu de régularité de ces transports en commun.

Cela a pour effet de modifier le plan de flux à chaque fois qu'un Tramway se présente et, par ailleurs, le pont Gallieni est aussi le débouché du tunnel de Fourvière et en cas de congestion trop importante sur ce pont, on serait obligé de fermer le tunnel pour une raison de sécurité.

Sur le sud, le rond point Tony Garnier avec, les deux mêmes contraintes, le Tramway T1 qui vient d'arriver et le pont Pasteur qui donne sur la sortie de l'autoroute A7 avec, là- aussi des enjeux de sécurité sur les échangeurs.

L'avenue Leclerc est devenue aujourd'hui, en termes de trafic, une avenue qui supporte quatre fois moins de trafic que ses perpendiculaires que sont Pasteur, Tony Garnier et Gallieni/Berthelot.

En termes de plans de feux, vous évoquez le système CRITER. En effet, ce sont l'ensemble des carrefours à feux, ce sont mille cinq cents carrefours à feux ou un peu plus sur l'agglomération qui sont raccordés au système de supervision de fonctionnement des feux, CRITER.

Nous avons aujourd'hui traditionnellement deux ou trois stratégies de feux sur chacun des carrefours ; sur l'avenue Leclerc, nous avons cinq stratégies de feux sur chacun des carrefours, qui correspondent aux heures de pointe du matin, du soir, les heures de nuit et de jour et un plan particulier en cas d'évènement à Gerland.

Ce sont tous ces plans que l'on optimise aujourd'hui et si le PC CRITER n'était pas là, nous l'avons mesuré, il y aurait deux fois plus de congestion à trafic équivalent.

Les propositions que vous avez pu faire, ont été analysées, expertisées ; aujourd'hui les propositions faites de redonner un peu de capacité sur l'axe Leclerc, vont pénaliser les transversales que sont Gallieni/Berthelot et pont Pasteur/Tony Garnier avec des enjeux de sécurité et de performance, transports en commun associés.

Aujourd'hui, nous sommes toujours dans de l'évolutif, de l'adaptatif dans les plans de feux parce que nous reprenons notamment sur ce secteur là, le PC CRITER, ce qui nous permet aussi d'avoir un enregistrement des fonctionnements et de faire évoluer les fonctionnalités. Nous avons déjà identifié des ajustements qui seront mis en place le 15 janvier prochain.

Si on donnait du vert à Leclerc, ce serait autant de capacité en moins sur les axes transversaux donc, des perturbations sur Tony Garnier ou Berthelot par exemple.

La limitation de la congestion : la politique du Grand Lyon, c'est de donner de la capacité supplémentaire, soit par les feux mais, on arrive à une certaine limite quand on est sur des nœuds structurants comme le sont le pont Gallieni et le pont Pasteur, soit d'élargir les chaussées, de créer des infrastructures nouvelles mais dans le milieu urbain, ce n'est pas forcément possible ni même souhaitable.

L'autre possibilité c'est bien de renforcer l'offre alternative à la voiture individuelle ; aujourd'hui, sur le secteur centre de la ville de Lyon et Villeurbanne, le déplacement piéton c'est 50%, le trafic automobile c'est 25% et les transports en commun, autour de 15 ou 20%.

L'idée c'est d'offrir des alternatives supplémentaires : 60% des déplacements automobiles font moins de 5 km et il y a les vélos, la marche à pied et les transports en commun et les systèmes de régulation sont là pour donner encore plus de performance aux autres transports en commun pour

avoir plus de monde. La ligne T1 c'est cent vingt mille voyageurs jour, le quai Leclerc est à sept mille véhicules jour.

Mme LA MAIRE : Merci Monsieur SOULARD.

Nous allons passer maintenant aux questions hors thème. La première question est présentée par l'association AGIR

## **1 – AGIR**

M. GUILLEN : Le nettoyage des rues et trottoirs : Quelles sont les obligations des riverains et de la mairie concernant les espaces situées devant les immeubles ?

Pourquoi le véhicule karcher qui donnait satisfaction, a-t-il été supprimé ?

Avant ce système qui avait été mis en place il y a 3 ans, on n'a plus entendu parler de la propreté de Gerland.

Avec ce système, les trottoirs étaient propres, le tour des arbres également. On nous a mis deux petits jeunes mais, ce qu'ils font en une journée, le karcher le faisait en 2 heures maximum.

Les rues ne sont plus propres ; on est à côté de deux écoles alors, ce sont les papiers de bonbons etc. ça ne peut pas remplacer la voiture karcher.

Mme LA MAIRE : En l'absence de Christophe AMANY, c'est Françoise RIVOIRE qui va répondre à ces deux questions.

Mme RIVOIRE : Ayant eu la compétence propreté sur le précédent mandat, il m'en est resté quelques notions. Je voudrais vous rappeler en premier l'arrêté du maire de Lyon (de Francisque COLLOMB, du 15 février 1978) qui est toujours en vigueur et (je crois que l'on en a parlé plusieurs fois au CICA) dans lequel il y a une obligation pour les propriétaires, les magasins de nettoyer devant et le long de leur copropriété sur une largeur de 1,50 m.

Cette obligation est toujours en vigueur ; malheureusement, on s'aperçoit qu'elle est souvent oubliée mais chaque commerce ou chaque copropriété doit nettoyer devant sa boutique ou le long de sa copropriété.

Les véhicules karcher n'ont pas été supprimés, ils ont été redéployés différemment. Les services de propreté du Grand Lyon regardent ce qui se passe ; sur le secteur où vous habitez, il y a eu une modification du nettoyage puisque l'arrivée du Tram fait que le nettoyage se fait la nuit, quand le Tram est arrêté.

Sur les rues adjacentes, il y a une priorisation faite par le service de la propreté du Grand Lyon. Nous regarderons s'il y a vraiment des endroits où il y a des difficultés et vous savez que vous pouvez toujours le signaler au service du Grand Lyon.

Mme LA MAIRE : Merci, maintenant nous passons à la deuxième question posée par l'association pour la Valorisation du parc de Gerland et de son environnement.

## **2 – Association pour la Valorisation du parc de Gerland et de son environnement.**

M. DAVENDRE : Les marchés du sud Gerland : Lors du CICA de septembre 2013, nous avons posé une question sur le déplacement du marché du mardi de l'Avenue Jean Jaurès, vers Gerland sud, qui fonctionne mal (1 marchand seulement).

M. BLACHIER alors en charge du commerce à l'époque, avait évoqué la possibilité d'un marché Boulevard Yves Farges en complément des commerces existants.

Qu'en est-il à ce jour ?

Mme GALLIOU : Pour répondre à votre question, je vous rappelle qu'en septembre 2013, le marché Fourcade venait d'être créé et l'évolution urbaine du quartier était en cours. En février 2014, il y a eu une réunion et une rencontre entre les services du Commerce, de l'Economie et de l'Artisanat, de la



Mission Gerland et du Grand Lyon où on a parlé de la possibilité d'un marché sur la place des Pavillons.

Aujourd'hui, la ville de Lyon finalise un diagnostic du fonctionnement des marchés, ce qui déterminera la création des nouveaux marchés sur l'ensemble de la Ville. Nous en reparlerons à ce moment-là.

Sur le secteur de Gerland, il y aura une profonde évolution urbaine dans les prochaines années ; de ce fait, l'opportunité commerciale n'est pas à l'ordre du jour, par contre, il sera très important de parler du marché Jean Jaurès du mardi notamment mais, pas que, lorsque l'on parlera de la rénovation de la place des Pavillons.

Madame BOUZERDA, l'adjointe à la ville de Lyon, en charge du commerce, est très vigilante sur cette question.

Mme LA MAIRE : Merci Valérie GALLIOU. La troisième et dernière question est posée par le CIL Gerland Guillotière.

### **3 - CIL Gerland Guillotière.**

M. PERTOSA : Pour une vraie concertation pour le projet de ZAC des Girondins.

La ZAC des Girondins est le projet majeur actuel du 7<sup>e</sup>, qui va durablement modifier l'urbanisme du quartier de Gerland.

Concernant cette ZAC, la concertation a volontairement été limitée aux espaces publics.

Le plan d'ensemble de l'enquête publique ne contenait aucune précision claire sur la forme et la hauteur des bâtiments, alors que les architectes ont déjà proposé des projets.

Rappelons l'avis de la DREAL, autorité départementale, sur le dossier de déclaration d'utilité publique précisait : « *l'étude mériterait d'être complétée sur la compatibilité du projet avec les documents cadres, qui reste totalement absente.* »

Alors que le SCOT affirme : « *Les orientations instaurent un principe des courtes distances pour les déplacements quotidiens, en renforçant les polarités urbaines* », nous notons une réelle discordance entre le type de logements prévu (60% de logements sociaux ou aidés) et la nature des emplois locaux : plus de deux mille chercheurs dans le technopole high-tech à proximité, des tours hétéroclites (R14 et R 19), contraires aux souhaits de la population et aux promesses de notre maire Gérard COLLOMB.

Aucune vraie place, cœur de vie, demandée par les habitants, notamment au café-concertation du projet Gerland, des îlots fragmentés, presque fermés, rendant les espaces verts peu visibles de la rue ?

Selon l'avis de l'autorité environnementale, « L'étude des effets du projet reste insuffisante ».

Nous vous demandons de bien vouloir accepter que la ZAC des Girondins fasse l'objet d'une véritable concertation avec une maquette présentée au public, selon les projets d'architectes, un recueil des remarques du public et leur publication et une prise en compte des préconisations pour améliorer le projet.

M. GRABER : Avant de vous répondre de façon précise sur les questions que vous posez, je voudrais rappeler quelques données générales sur la participation citoyenne.

On emploie généralement les mots « participation citoyenne » pour qualifier la concertation qui est un niveau de participation citoyenne qui en comprend bien d'autres.

Les démarches de participation demandent de définir un cadre qui définit les éléments variants dont on peut discuter, faire évoluer les choses et les invariants qui sont des éléments fixés pour des raisons budgétaires, techniques, architecturales, juridiques, sur lesquels les marges de manœuvre sont nulles.

La démarche de participation : c'est un rappel de l'enjeu de la participation, c'est-à-dire que quand on démarre une démarche de dialogue avec les habitants, c'est pour recueillir un avis, une contribution, pour venir enrichir la réflexion et parfois, apporter un avis contradictoire mais ce n'est pas pour avoir un pouvoir décisionnel, qui relève des seuls élus qui ont la légitimité du vote, la légitimité d'établir le budget et de faire à partir de là, des choix sur ces décisions.

Concernant la ZAC des Girondins, je parle maintenant sous le contrôle de mon prédécesseur, Jean-Marc DUCARD qui est dans la salle, pour vous rappeler deux choses : la première c'est que la ZAC des Girondins, comme n'importe quelle procédure urbaine, dispose de participations obligatoires et d'autres facultatives ou volontaires.

La ZAC des Girondins, depuis sa création en novembre 2007, a fait l'objet d'un certain nombre de démarches obligatoires de concertation.

Dans les recueils des avis du conseil de communauté, on retrouve des éléments avec les dates et les engagements pris à l'époque par ce conseil sur ce travail de concertation.

En novembre 2007, le conseil communautaire du Grand Lyon qui a la compétence des zones d'aménagement concertées sur son territoire, définissait les objectifs du projet urbain du secteur Girondins ainsi que les modalités de concertation et de mise en révision du PLU qui était nécessaire à ce projet.

De novembre 2007 à septembre 2011, il y a eu un travail d'échanges réguliers entre les différents services : Grand Lyon, ville de Lyon mais également avec les acteurs locaux, pour commencer à élaborer ce futur espace d'aménagement.

Le bilan de ce premier travail de concertation a été approuvé par le conseil communautaire en novembre 2011.

Parallèlement à cela, a été mis en discussion le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (le PADD) spécifique à la zone de la ZAC des Girondins avec différents débats qui ont eu lieu ici en conseil d'arrondissement, en conseil communautaire et qui ont concouru à la mise en place de la révision simplifiée du PLU qui a été mis en dialogue en mars 2013. Nous sommes toujours dans le cadre des procédures obligatoires.

C'est dans le cadre de ce travail du PADD et de la révision simplifiée du PLU qu'ont été abordées les notions de densité, de ville durable, de hauteur des bâtiments, de la place des espaces verts, bref, de l'ensemble des éléments architecturaux et urbains que l'on souhaite donner à cette ZAC.

Cette révision simplifiée du PLU a été ensuite soumise à enquête publique entre mai et juillet 2013, avec un certain nombre de remarques et je pense que vous aviez déjà formulé des remarques à l'époque sur la voirie, les circulations, le stationnement, sur le commerce, la place de l'artisanat, les équipements publics et l'architecture.

Le 14 août 2013, le commissaire enquêteur a donné un avis favorable à cette enquête publique avec des prescriptions prises en compte par le Grand Lyon dans la délibération qui a été votée à l'été 2013.

Dernièrement, du 8 septembre 2014 au 10 octobre 2014, il y a eu une autre enquête publique lancée, concernant la déclaration d'utilité publique nécessaire à l'acquisition des terrains par la collectivité, pour mener les opérations de remembrement et de construction ; la délibération va passer au Grand Lyon la semaine prochaine, le 15 décembre avec la présentation du rapport du commissaire enquêteur et un certain nombre de prescriptions auxquelles le Grand Lyon devra apporter des réponses. Je n'ai pas ici la possibilité de vous les donner ne les ayant pas, elles seront soumises au conseil communautaire du 15 décembre.

On peut dire que même si ce sont des démarches lourdes, d'un point de vue réglementaire et obligatoire, il y a eu depuis le démarrage de la ZAC en 2007, un certain nombre de temps obligatoires de concertation.

Parallèlement à cela, la ville de Lyon et le Grand Lyon ont souhaité mettre en place des démarches volontaires complémentaires à celles que je viens de vous expliquer.

Au cours du premier semestre 2013, il y a eu cinq temps de dialogue entre les habitants concernés, le CIL, les services du Grand Lyon, de la ville de Lyon, les élus d'arrondissement à l'époque, avec comme point de départ une réunion publique animée par le maire de Lyon où, le plan guide de l'action de Gerland a été présenté puisque, l'opération ZAC des Girondins s'inscrit dans une réflexion globale à l'échelle de Gerland.

Ensuite, il y a eu quatre ateliers spécifiques qui ont porté sur un certain nombre d'aspects qui ont été soumis au dialogue avec les habitants et qui portaient spécifiquement sur les espaces publics, ils ont eu lieu en mars, avril, mai et au début du mois de juin 2013.

Dans ces ateliers qui ont eu lieu à la mission Gerland, un certain nombre de questions que vous posez ce soir, ont été abordées et des réponses ont été formulées.

Le compte rendu de ces ateliers, en ligne sur le site de la mission Gerland, fait part des logements sociaux ; vous dites qu'il risque d'y avoir un décalage entre le public présent aujourd'hui dans le secteur de Gerland et les logements construits.

Lors de ces ateliers, vous aviez posé la même question et il vous avait été répondu que l'on n'était pas sur 60% de logements sociaux mais, 60% de logements abordables, 30% de logements sociaux et 30% de logements en accession sociale à la propriété.

Quand on voit aujourd'hui la difficulté même pour des cadres de se loger, il me semble important que l'on puisse proposer aujourd'hui cette diversité de logements, la mixité sociale au sens le plus large est un des éléments de concertation dès le départ et qui était une des spécificité de cette ZAC.

Sur le tout premier ilot qui est aujourd'hui en commercialisation, l'ilot n° 18 qui est en commercialisation par le promoteur Bouygues, pour lequel cent vingt logements sont actuellement en cours de commercialisation, 70% des réservataires sont des habitants du 7<sup>e</sup> arrondissement. Ce qui prouve qu'il y a bien une réponse positive entre l'offre qui est mise en place et les logements dans cette diversité proposée et le besoin que nous avons sur le secteur.

Dans ce travail de concertation, il a manqué un élément fondamental, à savoir la restitution des contributions que vous avez faites. L'année 2014 a été une année particulièrement compliquée pour la mise en place de cette restitution, de par les élections municipales.

Nous prenons aujourd'hui l'engagement qu'au tout début de l'année 2015, il y aura une restitution de la prise en compte des contributions que vous avez faites par l'aménageur des espaces publics, l'agence Base qui viendra vous proposer les prises en compte par rapport aux projets sur lesquels ils ont travaillé à partir de vos propositions.

Il y aura en complément une visite de chantier avec les promoteurs des premiers lots qui sortent aujourd'hui de terre et en ce qui concerne les questions plus spécifiques que vous aviez posées, je pense à la maquette qui a été installée à la mission Gerland il y a une quinzaine de jours, elle est aujourd'hui accessible, c'est ouvert tous les jours et elle offre un panorama de l'aménagement de la ZAC des Girondins et bien au-delà, ça vous permet d'avoir une vision d'ensemble de ce secteur.

Vous aurez l'occasion, début janvier 2015, d'observer la prise en compte de vos avis.

La forme architecturale des différents bâtiments ? Aujourd'hui, les seuls bâtiments dont nous connaissons la forme architecturale, sont les bâtiments pour lesquels les permis de construire ont été élaborés ; c'est le cas de l'ilot 18 sur lequel je vous propose de faire une visite de chantier avec le promoteur.

Pour les autres ilots, aujourd'hui, ils ne sont pas lancés, parfois même pas attribués et c'est une fois qu'ils auront été attribués qu'il y a aura un travail architectural à partir des prescriptions générales, qu'à partir de là nous connaîtrons précisément la forme de ces bâtiments qui seront soumis à permis de construire, sur lesquels comme de façon réglementaire, il y a un délai de recours chaque fois à l'issue de ces permis de construire.

Au fur et à mesure de l'élaboration de la mise en œuvre de ces différents projets, ilot par ilot, je vous propose que l'on puisse suivre ensemble ces mises en place.

Aujourd'hui, la ZAC des Girondins devient concrète parce que des bâtiments sont démolis sur l'avenue Jean Jaurès, des travaux démarrent, les autres vont s'étaler dans le temps (une dizaine d'années) et suivant la mise en place des différents permis de construire, je vous apporterai les éléments de présentation nécessaire.

*M. PERTOSA : Je vous remercie de ces précisions mais je voudrais rajouter qu'au sujet des concertations, je suis sceptique ; j'ai assisté à toutes ces réunions d'information et non pas de concertation, pendant lesquelles on nous proposait de discuter sur les espaces publics qui, à notre sens, ont toujours été bien conçus et sur lesquels nous n'avions pas grand-chose à dire si ce n'est qu'au niveau du programme général, les habitants qui pour certains habitent ce quartier depuis plusieurs décennies, avaient un avis à donner sur la répartition et l'aménagement des lots, sur la hauteur des lots et pour lesquels, on ne nous apporte pas de réponse.*

*Il ne faut pas trop abuser du terme concertation alors que ça n'en est pas toujours.*

*M. GRABER : C'est bien pour ça que j'ai fait mon préambule en rappelant les différents niveaux qui existaient, l'obligation de cadre, et en rappelant les démarches obligatoires qui servent à des enquêtes publiques, parfois un peu obscures.*

*Je m'emploie aujourd'hui à rendre les enquêtes publiques plus lisibles et compréhensibles : on prend des engagements pour améliorer les choses, on essaye de faire au mieux et ensemble.*

Mme LA MAIRE : Je vous propose de continuer cette discussion au cours des restitutions que vous avez annoncées Monsieur GRABER.

Nous en avons terminé avec le CICA, je vous annonce que le prochain se tiendra le 3 mars 2015 et qu'il sera consacré à la tranquillité publique comme vous l'avez souhaité.

Je remercie tout particulièrement les personnels techniques de la ville de Lyon et du Grand Lyon, Messieurs MAYAUD et SOULARD, d'avoir apporté leur contribution à cette réunion.

Mme DAGORNE : *Je voudrais rebondir sur le dossier de la ZAC des Girondins tel qu'il a été présenté par le CIL parce que c'est un dossier que j'ai suivi d'assez près sous le mandat précédent puisque je siégeais à la commission d'avis sur les ZAC.*

*Je me permettrai d'ajouter à ce que vient d'évoquer Monsieur GRABER, à savoir la délibération qui doit passer la semaine prochaine au Grand Lyon, je pense d'ailleurs que vous en avez eu connaissance puisque moi j'en ai eu connaissance, sur laquelle je voudrais vous faire part d'une partie des recommandations (pas pour rentrer dans la contradiction) puisque le commissaire enquêteur, à la fois fait une réserve et quatre recommandations qui vont connaître la réponse du Grand Lyon la semaine prochaine en séance publique.*

*Je m'intéresserai uniquement à la troisième recommandation dans laquelle le commissaire enquêteur préconise, à propos de l'organisation d'un espace commun, en l'occurrence la place de Village évoquée par le public, de pousser la concertation, d'intégrer au mieux ce besoin en donnant une part active aux résidents légitimes, qui réclament un vivre ensemble et qui doivent assurer une responsabilité de leur bien vivre.*

*Là, il y a un sujet sur lequel il faut creuser, d'autant que la réponse présentée par le Grand Lyon ne répond pas du tout à cette question là : elle évacue le dossier et j'espère que mes collègues le diront au Grand Lyon la semaine prochaine. La réponse c'est l'allée de Fontenay, ce n'est pas une place de village puisque c'était sur ce sujet- là que les habitants de Gerland voulaient travailler. C'est un espace agréable, nous sommes tous d'accord mais ce ne sera pas un espace de vie comme une place de village.*

*Cette question qui est ressortie des recommandations du commissaire enquêteur va être un peu vite balayée la semaine prochaine au niveau du Grand Lyon et elle aurait mérité, parce que c'est de ça dont on a besoin à Gerland, d'un cœur de quartier vivant commercial, ou de services publics, d'être la question cruciale de ce dossier. Merci Madame la Maire.*

Mme LA MAIRE : *Merci Madame DAGORNE, mais n'anticipons pas sur la séance du conseil de communauté du 15 décembre. En tout état de cause, la discussion se continuera avec le CIL Gerland Guillotière sur cette question de la ZAC des girondins.*

*Nous allons suspendre quelques minutes avant le conseil d'arrondissement. Je vous rappelle que vous pouvez bien évidemment rester à ce conseil puisque nous vous offrirons un verre de l'amitié après le conseil dans la salle Villon.*

Personne ne demandant la parole, Madame la Maire lève la séance à 19h55.