



ASSEMBLEE GENERALE DE CONCERTATION DE L'UCIL 24 OCTOBRE 2011

Discours du Président Denis EYRAUD

Rapport d'activité 2010-2011

Je remercie en votre nom à tous le Président Gérard COLLOMB qui a bien voulu, comme c'est la tradition, assister à cette Assemblée Générale de l'UCIL qui permet chaque année aux responsables des comités d'intérêts locaux de l'agglomération lyonnaise d'entendre leur premier magistrat et de lui poser des questions d'actualité relative aux nombreux sujets qui préoccupent les habitants. Nous savons, Monsieur le président, que votre agenda est extrêmement chargé, c'est pourquoi nous apprécions d'autant plus le privilège de cette rencontre annuelle attendue avec impatience par tous. Cette impatience était cette année d'autant plus grande que l'an passé l'assemblée programmée le 1^{er} décembre avait dû être annulé à cause de la neige tombée en abondance la veille, bloquant toute circulation.

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.

Enfin après nos débats nous nous retrouverons autour du verre de l'amitié.

Introduction

Certains seront surpris de me voir présider à nouveau cet exercice. En effet, après avoir été à la tête de notre fédération durant 6 ans et demi, du 24 septembre 2001 au 10 mars 2008, j'avais démissionné pour plus me consacrer à ma profession d'architecte et également parce que je pensais, et pense toujours, qu'un président ne doit pas être éternel. Michel SALAGER m'avait alors succédé. Mais au bout de deux ans et demi, celui-ci se heurta aux mêmes difficultés de sur occupation que moi et dût également démissionner avant le terme de son mandat. Devant l'absence de candidature à cette lourde charge, j'ai accédé à la demande générale de reprendre du service le 6 octobre 2010, il y a donc un peu plus d'un an. Rassurez-vous, dès qu'un nouveau successeur se fera jour, vous serez débarrassés de moi, nul n'est irremplaçable ! Je rêve à des candidats à la présidence de l'UCIL aussi nombreux qu'à l'élection présidentielle nationale.

Je remercie Michel SALAGER pour son action à la tête de notre fédération et en particulier pour la célébration du cinquantième anniversaire de l'UCIL dans ce cadre prestigieux de l'Hôtel de Ville de Lyon aimablement mis à notre disposition par Monsieur Gérard COLLOMB. Je tiens à le remercier en votre nom pour cette marque de reconnaissance pour les actions menées dans le passé par tous les CIL au service de leur cité. Alors oui, il y a eu le froid et la pluie le 19 juin 2010, mais ce fut quand même une fête mémorable où la chaleur était dans bien tous les cœurs ! Il en reste deux livres écrits et publiés à cette occasion : un premier sur les CIL et cinquante ans d'UCIL, « La Ville au Cœur », ouvrage réalisé par Philippe PAILLARD avec la collaboration de tous les CIL, le second sur « Les transports en commun à Lyon en 1960, dû à Jacques PERENON. Enfin, nous avons été très sensibles à l'annonce faite par Monsieur Gérard COLLOMB de donner le nom de notre ancien président Paul SCHERRER à une rue du nouveau quartier Confluence. Nous attendons avec impatience son inauguration.

1- Organisation de l'UCIL

1.1. Les commissions

Conformément à mes engagements du mois d'octobre dernier, j'ai consacré le début de mon nouveau mandat à réorganiser la fédération en développant le travail en commissions thématiques dont les responsables rapportent les conclusions devant le Comité Directeur auquel ils participent et sont autant de porte-parole de l'UCIL dans les diverses instances de la concertation, déchargeant autant que faire se peut, le président. Ces commissions travaillent. Elles présenteront des rapports avant la fin de l'année. Après approbation par le Comité Directeur, ces rapports seront adressés aux élus et techniciens concernés, ainsi, bien entendu, qu'à tous les CIL.

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 (SCOT, Grands Projets, PLU, ...) - 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 - Responsable : Paul VINCENT.
- Vie de quartier - Cette nouvelle commission doit permettre aux CIL d'échanger des idées relatives, en particulier, à l'animation de la vie de quartier (fêtes, brocantes, etc.) qui permet à certains CIL d'être plus proches des habitants et donc de trouver plus facilement des adhérents.

1.2. 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 : Jacques PERENON (secrétariat, administration générale)
- Secrétaire Adjointe : Marie-Claude VIAL (secrétariat, communication, recrutement)
- Trésorière : Monique MORDANT
- Trésorier adjoint : Jean BAILLY

1.3. Représentation des CIL

Je rappelle les 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 (Secrétaire Général)
- 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 : Marie-Pierre ANDRE et Maguy MARCOUT.

Cette simple énumération vous fera comprendre que cette année passée a été à nouveau pour l'UCIL fertile en activités diverses au service de la cité.

1.4. Activités

Votre Président a, depuis le 6 octobre 2010, assisté à près de 170 réunions dont 10 Comités Directeurs et 4 Conseils d'Administration et Assemblées Générales statutaires de l'UCIL, 12 Assemblées Générales de CIL adhérents et associations partenaires, et donc près de 144 autres manifestations ou réunions de commissions dans lesquelles l'UCIL est représentée. Il n'est pas question de les énumérer, d'autant que de nombreux membres du comité directeur de l'UCIL ou des comités adhérents contribuent également au travail de notre union dans les diverses instances où elle représente les habitants et usagers de notre agglomération. Je ne citerai donc que les activités principales ou particulières qui ont jalonné cette année écoulée.

Notre Conseil d'Administration s'est réuni 3 fois :

- le 7 février 2011, en assemblée générale statutaire d'approbation des comptes 2010, séance durant laquelle nous avons débattu des thèmes à traiter durant l'année au bénéfice de tous les CIL. Il est, en particulier, apparu une grande demande de formation des membres des CIL aux outils de l'aménagement,

- le 11 avril 2011, à la MRE, notre Secrétaire Général Jacques PERENON, nous a informés des modifications apportées au réseau des transports en commun lyonnais par le plan ATOUBUS,
- le 19 septembre 2011, à la MRE, Monsieur André CHASSIN, Directeur du SEPAL (syndicat mixte d'études et de programmation de l'agglomération lyonnaise), nous a présenté le Schéma de Cohérence Territoriale de l'agglomération lyonnaise (SCOT) aujourd'hui approuvé.

2. La Maison Rhodanienne de l'Environnement

L'UCIL est très attachée à la MRE dont elle est membre fondateur ; elle y a son siège social et son secrétariat. Le président de l'UCIL est actuellement Secrétaire Général de l'association de gestion de la MRE. Vous savez tous que cette structure regroupe les principales associations et fédérations d'associations qui œuvrent 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, qui emploie des salariés mais dont le directeur était jusqu'à présent un fonctionnaire détaché par l'une ou l'autre des deux collectivités tutélaires. Depuis peu, les statuts de l'association de gestion de la MRE ont été modifiés pour que le directeur soit également un salarié de la structure. Un recrutement a donc été lancé, des candidatures étudiées, et une nouvelle directrice a été nommée et a pris ses fonctions il y a seulement 15 jours. C'est Madame Laurence LEMAITRE qui nous a fait le plaisir d'assister à notre assemblée générale. Chère Laurence, sachez que l'UCIL sera à vos côtés pour faire vivre et développer la MRE, bien entendu, en collaboration avec tous nos partenaires associatifs membres de la MRE dont je salue les représentants ici présents et tout particulièrement mes collègues du Bureau.

Vous savez que nous appelons tous de nos vœux la réalisation d'une Grande MRE, celle obtenue par notre regretté président Paul SCHERRER il y a 17 ans, étant victime de son succès et donc notoirement insuffisante, en particulier en moyens partagés tels que : salles de réunion et de conférence, salles d'exposition, d'activités et de formation, centre de ressources-médiathèque, ... Je profite donc de la présence du Président COLLOMB pour lui redire à quel point cette attente est grande et partagée par un très grand nombre de ses administrés et plus particulièrement par ceux qui se préoccupent d'environnement et de développement durable.

Dans le cadre des conférences de la MRE, l'UCIL organise, comme chaque année, le 6 décembre prochain, une table ronde sur la densité urbaine. Merci à Pierre-Yves TESSE qui s'en occupe avec la même vigueur qu'il a dirigé le groupe de travail du Conseil de Développement créé à ce sujet. Il s'agit là d'un thème d'actualité et qui fait débat, tant il est vrai que chacun s'accorde à refuser le mitage de nos campagnes par l'étalement urbain pavillonnaire, tout en regardant d'un très mauvais œil les nouveaux immeubles qui se construisent tout près de chez lui. Je compte sur vous tous pour entrer dans ce débat et assister à cette conférence.

3. Le site Internet de l'UCIL

Grâce à mon prédécesseur, Michel SALAGER, l'UCIL dispose d'un nouveau site plus convivial à l'adresse : <http://www.ucil.fr>, référencé en première page des moteurs de recherche. Sous l'autorité du Secrétaire Général, Jacques PERENON, notre secrétaire Clara SOLIS complète et met à jour ce site avec les renseignements que vous voulez bien lui fournir sur vos CIL. Je vous demande instamment de répondre avec diligence à toutes ses demandes.

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

Des membres de l'UCIL siègent comme représentants des habitants dans ces deux importantes instances de la participation. Je tiens tout particulièrement à remercier ici Monsieur **Gérard CLAISSE**, Vice Président du Grand Lyon en charge de la Participation Citoyenne, pour la confiance qu'il nous fait et pour l'attention qu'il porte aux avis de l'UCIL. 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. Il n'est pas simple d'aboutir à des contributions relativement consensuelles à partir d'avis souvent divergents et de discussions complexes, parfois confuses mais toujours correctes et loyales. Au long de ma carrière associative et bénévole, c'est-à-dire depuis 35 ans, je dois témoigner du développement considérable de la concertation et de la participation des citoyens intervenu ces dernières années, grâce aux organes mis en place, mais également à l'évolution des mentalités des élus et de leurs techniciens qui ont compris tout l'intérêt d'associer les habitants, les usagers et tous les organismes qui participent à la vie de la cité, aux transformations et mutations nécessaires pour l'adapter aux évolutions du monde. Loin de moi l'idée que nous ayons toujours raison, ce n'est pas le cas, mais nous demandions en vain autrefois d'être entendus, nous sommes aujourd'hui écoutés et participons activement à tous les organes de la concertation en ayant enfin l'impression de servir parfois à quelque chose.

4.1. Groupe de travail sur les déchets

Récemment un groupe de travail sur l'élimination des déchets ménagers a été créé, en commun entre le CDD et la CCSPL, pour réfléchir à l'avenir des deux usines d'incinération de Gerland et de Rillieux qui, toutes deux, arrivent en fin de vie. Il s'agissait d'une saisine de l'exécutif et plus particulièrement du Vice Président Thierry PHILIP qui pilotait en parallèle une commission d'élus réfléchissant sur le même sujet. L'UCIL a été très active dans ce groupe de travail, Marie-Pierre ANDRE étant un des trois pilotes qui ont parcouru l'Europe à la recherche de réalisations innovantes, et moi-même assistant à toutes les réunions du groupe dans les locaux du Grand Lyon. Ce travail considérable effectué en très peu de temps a abouti à une contribution adoptée en séance plénière du CDD et de

la CCSPL qui a pu être remise à temps aux élus. Enfin une délibération unanime du Conseil de la Communauté Urbaine a couronné de succès ce travail. Cette unanimité est suffisamment rare pour être relevée, en particulier quand le sujet porte à polémique, ce qui est le cas. Son obtention est à mettre au crédit de la concertation. L'apport de l'UCIL, à mon avis, a été de faire changer le regard de beaucoup vis-à-vis des déchets, en les faisant passer d'un statut de mal nécessaire, difficulté inhérente à notre société de consommation, à une véritable opportunité de ressource, en particulier par la valorisation des produits du tri sélectif et d'une incinération bien maîtrisée, source de chaleur pour un réseau de chauffage urbain en hiver et produisant de l'électricité en été. Le Vice Président Thierry PHILIP a félicité personnellement les pilotes du groupe de travail dont notre représentante.

4.2. Groupe de travail « Eau » de la CCSPL

Ce nouveau GT a été mis en place pour réfléchir à la qualité de service à attendre du service de distribution de l'eau après la fin prochaine des délégations actuelles. L'UCIL y participe activement.

4.3. Groupe de travail « Construction Métropolitaine » du CDD

Vous savez sans doute 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. Les quatre conseils de développement se sont mis à travailler de concert et ont produit une contribution commune à ce sujet. Nous attendons la délibération des collectivités territoriales qui créera véritablement ce nouvel organisme. Tout en nous félicitant de cette évolution qui va dans le bon sens de remettre les réflexions, sinon les décisions, d'aménagement et de développement au niveau du territoire le plus pertinent, nous sommes déçus de constater que des territoires importants ne sont pas encore dans ce Pôle Métropolitain (aéroport Saint-Exupéry ou Villefranche) et que ses futures attributions nous semblent bien frileuses. Mais le premier pas est important et nous espérons qu'il sera suivi rapidement d'autres tout aussi, sinon plus, décisifs. Espérons que ce Pôle ne restera pasgelé et n'aura pas le même sort que la RUL.

5. L'aménagement urbain

Il s'agit là d'un axe majeur de travail pour les CIL, qui fait partie de leurs gènes.

5.1. La révision du PLU (et du PDU) du Grand Lyon

Bientôt commenceront les procédures de révision du PLU et du PDU du Grand Lyon. Les CIL et l'UCIL demandent à être étroitement associés à cette révision qui conditionnera tout l'aménagement urbain des 10 prochaines années. Mais pour discuter de ces importants documents d'urbanisme, il faut bien les connaître. C'est pourquoi l'UCIL a décidé de former ses adhérents à la lecture et à la compréhension du PLU actuel. Pierre-Yves TESSE et Gérard FAIVRE organisent donc une première séance de formation le 22 novembre prochain pour les responsables des CIL du secteur Lyon-Villeurbanne, qui sera suivie d'une autre pour la périphérie, le tout avec des outils aimablement fournis par les services de l'Aménagement Urbain du Grand Lyon que nous avons sollicités à cet effet. Enfin, l'an prochain, quand cette formation sera bien rôdée, nous avons l'intention de louer une très grande salle et de la proposer à tous nos adhérents.

5.2. Le Grand Stade

Avant les vacances d'été se sont déroulées plusieurs enquêtes publiques relatives à la réalisation du Grand Stade de Football de Lyon et à ses accès. L'UCIL a remis un avis global, à mon avis équilibré et constructif. L'emplacement choisi pour cette réalisation, dit du Grand Montout à Décines, nous est apparu, comme à d'autres, présenter de très grandes difficultés d'accès pour les 60 000 spectateurs attendus les soirs de match, impliquant la réalisation d'infrastructures de transport considérables, mal justifiées par le temps limité de leur usage. C'est pourquoi nous avons regretté que ce grand stade n'ait pas pu se faire sur un terrain mieux desservi, par exemple au sud d'EUREXPO. Toutefois, nous avons également indiqué que si ce Grand Stade devait se réaliser à l'emplacement prévu, ce qui paraît être le cas aujourd'hui, il faudrait alors transformer son site en véritable pôle de développement de l'agglomération multipolaire voulue par le SCOT, justifiant ainsi pleinement les investissements réalisés dans les transports publics et les infrastructures routières. L'UCIL appelle donc de ses vœux l'élaboration d'un ambitieux projet de développement urbain sur ce secteur. Sans doute la révision du PLU pourra-t-elle être l'occasion de concevoir un tel projet, transformant, une fois de plus, une difficulté en opportunité pour notre cité.

5.3. Le réaménagement de la rue Garibaldi

L'UCIL demande depuis de nombreuses années que cette sorte d'autoroute urbaine, aux nombreuses trémies et bretelles d'accès, séquelle d'un urbanisme révolu des années 1960-1970 basé sur la seule automobile, disparaisse enfin pour laisser place à la belle avenue, qu'elle n'aurait jamais dû cesser d'être, dotée de vastes trottoirs, de pistes cyclables, de sites propres de transport en commun, d'alignements d'arbres et, nous l'espérons aussi, de commerces. Le projet démarre, nous nous en réjouissons, même si nous nous interrogeons sur les conséquences de cet aménagement au niveau de l'écoulement des lignes de transport en commun en site propre, notamment au croisement du Cours Lafayette.

6. Les déplacements urbains

6.1. TOP et COL

Une des préoccupations majeures de l'UCIL depuis de très nombreuses années, dont l'élaboration du SCOT a démontré toute la pertinence, est la rationalisation des infrastructures routières et autoroutières périphériques de

Lyon. Il est en effet scandaleux que l'autoroute principale nord-sud de l'Europe puisse encore aujourd'hui passer dans l'hyper centre de Lyon, et que l'agglomération n'ait pas été encore capable de boucler son boulevard périphérique. Ainsi les automobilistes ou les transporteurs qui ont besoin d'aller d'Ouest en Est de notre agglomération, sont-ils contraints d'utiliser des montées inadaptées et de traverser le centre ville alors qu'ils pourraient le contourner si le périphérique était complet.

Le déclassement de l'autoroute A6-A7 au centre ville, élément fondamental pour un aménagement rationnel et harmonieux du quartier Confluence, devrait être la priorité des priorités des pouvoirs publics, mais celui-ci ne saurait se faire sans la réalisation d'une nouvelle voirie autoroutière de contournement de Lyon (qu'elle passe à l'Ouest ou à l'Est).

Alors oui, Monsieur le Président du Grand Lyon, vous le savez, l'UCIL est très favorable à la réalisation du TOP (tronçon ouest du périphérique) et du COL (contournement ouest de Lyon), elle en est même impatiente.

Nous nous réjouissons que le projet de TOP progresse et que le débat public soit bientôt lancé à ce sujet. Nous y ferons entendre notre voix, conforme à celles de la plupart des habitants de notre cité. Bien entendu, le contournement autoroutier va de pair avec le contournement ferroviaire fret par l'Est qui est tout aussi indispensable, mais celui-ci semble en bonne voie, bien que nous ayons été surpris de voir soumis à l'enquête publique le tronçon nord de ce contournement sans le tronçon sud, ce qui ne rime à rien car il ne va pas s'arrêter au milieu de la campagne.

6.2. Atobus

L'UCIL a suivi cette réorganisation globale des lignes de surface de transport en commun par son Secrétaire Général Jacques PERENON. Après sa mise en œuvre, l'UCIL a organisé, dès le 8 septembre, un parcours en bus pour faire découvrir à tous les responsables des CIL les nouvelles lignes majeures. Une seconde sortie du même type est prévue le 22 novembre. L'UCIL demande au SYTRAL de diligenter rapidement une enquête complète de satisfaction des usagers vis-à-vis de ce réaménagement afin que les correctifs nécessaires puissent être apportés rapidement.

7. La préservation et la mise en valeur du patrimoine

Chacun sait qu'il s'agit là d'une préoccupation de tous les CIL.

7.1. États Généraux du Patrimoine du Grand Lyon

L'UCIL a décidé d'organiser en avril prochain une nouvelle cession des « Etats Généraux du Patrimoine du Grand Lyon », manifestation qu'elle a initiée en février 2003. Ils regroupent durant un après-midi, sur un thème précis, des représentants de toutes les associations et organismes qui se préoccupent de la protection et de la mise en valeur du patrimoine sur le territoire du Grand Lyon.

Leur fréquence est à peu près biennale. Le Grand Lyon est le partenaire fidèle de cette manifestation.

Annick LIOUD et Philippe PAILLARD travaillent à cette organisation sur le nouveau thème : « Les acteurs du patrimoine ».

7.2. L'usine TASE et les prisons

Jeudi passé, une cérémonie marquait le début des travaux de réhabilitation de l'usine TASE dans le Carré de Soie de Vaulx-en-Velin, et vendredi une présentation du projet de réutilisation des anciennes prisons Saint-Paul et Saint-Joseph se déroulait à l'Hôtel de Ville de Lyon.

Je me plais à rappeler que le président de l'UCIL fut le premier (avec le président de Patrimoine Rhône-Alpin, Régis NEYRET), à demander par écrit au Président du Grand Lyon et au Maire de Vaulx-en-Velin la conservation du bâtiment de façade de cette usine, élément de patrimoine monumental extrêmement important pour la mémoire industrielle du Carré de Soie et de notre cité tout entière.

Aujourd'hui la pertinence de nos vues a été reconnue puisque cette usine, autrefois promise à la démolition, a été inscrite à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques.

Souvenons-nous également de l'émission de télévision où j'ai présenté les prisons Saint-Paul et Saint-Joseph avec Véronique BELLE, du Service de l'Inventaire de la DRAC, pour sensibiliser le public à la valeur patrimoniale de ces deux édifices, au moment du transfert de leurs prisonniers vers Corbas, alors même que personne ne songeait à leur avenir et encore moins à leur préservation tant leur image était exécrationnelle.

C'est cette attention à la qualité de notre environnement urbain, et cette vision à moyen et long terme de son évolution, qu'on attend de notre fédération. Nous continuerons à y consacrer notre réflexion et nos efforts.

Le 5 février dernier, une plaque a été inaugurée à la MJC du 7^e par Monsieur Jean-Pierre FLACONNÈCHE, Maire de l'arrondissement, à la mémoire de notre ancien trésorier Jean MARNAT, créateur de cette MJC. Le 22 février, une salle du Château Sans-Souci devenu Maison des Associations du 3^e, a été baptisée du nom de notre ancien président Paul SCHERRER par Monsieur le Maire d'arrondissement Thierry PHILIP. L'UCIL a été très sensible à ces témoignages de reconnaissance pour l'action nos prédécesseurs et en remercie le Maire de Lyon.

De même, je dois rappeler que notre ami Jean PROST, ancien président du CIL du Point du Jour et dernier des fondateurs de l'UCIL (en 1960) encore avec nous, a reçu les Palmes d'Or du Bénévolat, le 23 juin dernier, par la Fondation du Bénévolat, pour plus de 47 années d'action bénévole au service de ses concitoyens. Cette distinction a réjoui tous nos membres qui ont tenu à le féliciter lors d'une cérémonie interne, le 19 septembre dernier.

Ce rapport d'activités vous aura, je l'espère, démontré que notre fédération, malgré ses 51 années d'existence, dispose toujours d'une grande vitalité. Celle-ci lui est communiquée par les divers Comités d'Intérêts Locaux qui,

chacun sur son secteur, travaillent sans relâche pour l'amélioration du cadre de vie des habitants du Grand Lyon, ce dont je les félicite et les remercie.

Mais je ne veux pas terminer ce propos sans remercier notre secrétaire permanente Clara SOLIS qui se dévoue pour le bon fonctionnement de notre fédération.

Discours du Président Gérard COLLOMB

Monsieur le Président, cher Denis EYRAUD, Mesdames et Messieurs

Monsieur le Président, la concertation est devenue dans l'agglomération lyonnaise une dimension fondamentale de l'action que nous menons. L'UCIL y a un rôle tout à fait éminent et la reconnaissance de ce rôle se trouve manifestée par la présence de nombreux membres de l'exécutif. Je veux citer, par ordre d'entrée en scène, à la fois Guy BARRAL, Dounia BESSON, Roland CRIMIER, Pierre ABADIE, Jean-Claude DESSEIGNE, Gilles ASSI, Gérard CLAISSE, Jean-Louis TOURAINE, Gilles VESCO, de l'exécutif de la Grande Agglomération aussi et surtout Président du SYTRAL Bernard RIVALTA, ensuite Roland BERNARD et Nadine GELAS, soit 11 : je crois que vous faites à peu près carton plein dans l'exécutif de notre Assemblée.

Cher Denis EYRAUD, dans la vision que nous avons de notre agglomération – et je répondrai à quelques points de votre intervention – nous avons une cohérence d'ensemble : c'est le projet avec lequel nous nous sommes présentés devant les Lyonnais. Donc il vaut mieux que ceux qui se présentent devant leurs concitoyens sachent quand même dans quelle direction ils vont.

Ensuite, dans la mise en forme de cette vision d'agglomération que nous pouvons avoir et sur laquelle je reviendrai brièvement, il faut évidemment chercher à la fois l'écoute, le concours puis l'amélioration des projets par le plus grand nombre. C'est, je crois, ce qu'essaye de faire Gérard CLAISSE.

Il n'y a pas de grand projet, des « mieux acceptés aux plus critiqués », sans que dans l'exécution, dans la réalisation de ces différents projets, il n'y ait une concertation qui soit extrêmement approfondie. Concertation, évidemment, ne veut pas dire approbation à tous les avis qui peuvent être émis, d'autant que, vous l'avez souligné, très souvent les avis sont extrêmement divers et que nous entendons les choses les plus éloignées, à la fois dans les mêmes réunions, mais encore plus, je l'ai remarqué, dans le temps. C'est-à-dire que nous avons à la fois la dimension de l'espace et du temps. Ce n'est pas parce que, sur tel ou tel point, vous avez eu l'assentiment à tel moment de la réalisation du projet, que vous l'aurez forcément. D'autres viendront qui diront qu'ils n'ont pas été concertés, donc qu'ils n'acquiescent pas à ce qui a été établi pour la réalisation du projet. Nous avons donc à essayer de faire en sorte d'écouter, essayer d'améliorer les projets. Beaucoup de projets dans l'agglomération ont été extrêmement améliorés par l'écoute que nous pouvions avoir, en particulier des Comités d'Intérêt Locaux. Ensuite évidemment vient le temps de la décision et dans la société où nous vivons, il faut mieux avoir le pouvoir de la décision que le pouvoir de l'indécision parce que, effectivement, cela permet à une ville, à une agglomération, à un territoire, à un pays, d'avancer. Il se trouve que nous essayons d'avoir une vision assez large de notre agglomération, de notre métropole, à la fois dans l'Europe, dans le monde. Nous regardons comment les choses bougent aussi autour de nous et nous nous apercevons qu'il y a un certain nombre de pays où les choses bougent très vite. Si elles bougent à un moment donné beaucoup plus vite que dans les nôtres, nous risquons une sortie de l'histoire, le fait de nous trouver marginalisés par rapport à un certain nombre d'autres pays qui auront voulu beaucoup plus que nous, aller de l'avant et construire leur avenir.

Ce qui me plaît dans la constitution des CIL et dans le discours que vous venez de tenir, c'est que vous essayez d'être dans une double vision de notre agglomération, à la fois dans sa quotidienneté et sur les aspects de prise en compte des micro-quartiers mais en même temps vous n'êtes pas simplement dans la défense ou dans la revendication de quartier mais vous essayez de vous insérer dans toutes les instances qui essaient de faire que nous ayons, dans cette agglomération, une vision plus large. Vous avez parlé par exemple de la vision métropolitaine que nous étions en train de construire, que nous essayons de construire dans la concertation et par libre adhésion. Nous disions tout à l'heure dans mon bureau que nous pouvions regretter, par exemple, que l'aéroport de Saint-Exupéry ne soit pas dans le pôle métropolitain que nous allons construire. Nous pouvons même considérer que d'une certaine manière c'est une aberration. Une aberration, d'ailleurs, que nous avons eu à assumer par le passé. Je me souviens toujours d'une des décisions de mon prédécesseur Monsieur Raymond BARRE, qui avait été annulée parce qu'il avait fait voter une subvention pour développer l'aéroport de Saint-Exupéry et la justice administrative, qui évidemment regardait le pied de la lettre, disait : « Mais vous n'avez pas capacité juridique à investir dans l'aéroport de Saint-Exupéry parce qu'il n'est pas sur votre territoire ».

Alors certes, nous n'avons pas capacité juridique, c'était vrai, mais nous avons quelques raisons économiques. Evidemment, le développement de notre aéroport ne pouvait rester indifférent à l'ensemble de l'exécutif du Grand Lyon. Alors nous allons essayer de progresser sur la conception de ce pôle métropolitain, par effet de contagion, si je puis dire. Il arrive très souvent, et je l'ai vu, qu'au départ de telle ou telle action que nous entreprenons, le consensus ne soit pas immédiat. Mais petit à petit, la dynamique de l'action finit par entraîner beaucoup de ceux qui, au départ, avaient exprimé un certain scepticisme. Au bout du compte, nous voyons que chacun se réjouit des réalisations qui pourront être effectuées.

J'aurai l'occasion de développer un peu la vision de la métropole, ce n'est pas le lieu mais j'essayerai de montrer comment, dans tous les dossiers que nous allons traiter, il y a bien une vision métropolitaine, une vision de l'agglomération.

Vous savez, aujourd'hui, avec le Grand Lyon, nous traitons à peu près un millier de dossiers de réalisation, du plus petit au plus grand. Donc évidemment, ces réalisations ne se font pas en fonction du territoire, un peu au hasard ; elles s'intègrent bien dans une vision d'ensemble. C'est cette vision que j'essayerai, avec les membres de l'exécutif, de vous faire partager tout à l'heure.

Je réponds brièvement à quelques-unes des questions que vous avez évoquées dans votre intervention, avant d'entrer directement dans les questions qui ont été posées par les différents Comités d'Intérêts Locaux.

Sur la MRE, je crois qu'il existe aujourd'hui un consensus, pour dire que les locaux de la MRE sont effectivement trop étroits aujourd'hui. Reste à finaliser un projet, à trouver le lieu de ce projet. J'évoquai l'autre jour avec quelques-uns de nos collègues, le fait qu'aujourd'hui nous souhaitons dédier un quartier en rénovation urbaine extrêmement forte, le Carré de Soie, à la dynamique du développement durable, du respect de l'environnement, de sa prise en compte entre une dynamique économique et une dynamique écologique. Vous m'avez dit tout à l'heure que c'était un peu loin mais peut-être pourrions-nous donc développer quelques projets avec les membres de la MRE dans ce secteur.

Pour ce qui concerne le PLU, nous avons la volonté – Gérard CLAISSE le dira, je crois – d'associer très largement à la discussion de ce PLU, d'abord pour confronter les points de vue : la vision que peut porter l'exécutif vis-à-vis de ce que vous pouvez représenter et de l'opinion publique que contribue à former les Comités d'Intérêts Locaux et votre UCIL de manière plus générale.

Sur le problème du Grand Stade, vous savez, tout le monde avait des opinions sur l'endroit où il devait se situer. Quelques-uns d'ailleurs voulaient le garder à l'endroit où il est aujourd'hui ; c'était quand même sans compter sur l'évolution des stades à travers l'Europe. Il m'arrive car, je suis amateur de football, parce que je suis aussi Maire de Lyon et que je crois de mon devoir d'aller supporter notre équipe même dans les déplacements les plus périlleux. Il m'arrive de regarder ce que sont les grands stades à travers l'Europe. Croyez-moi, entre ce qui peut exister dans les différents pays européens et ce qui existe dans un pays comme la France, nous sommes quand même maintenant à dix mille lieues. Tous les pays ont fait la rénovation, ont fait la construction de nouveaux stades et ils ont tous des équipements qui sont extrêmement modernes. Nous, nous sommes totalement décalés et c'est peut-être parce que nous sommes décalés que nous avons beaucoup de mal à organiser d'ailleurs de grands événements.

Si nous n'avions pas l'Euro 2016 qui nous talonne un peu, je crois qu'aucun stade n'aurait été rénové, aucun stade n'aurait été construit et nous aurions continué à prendre du retard. C'est vrai pour les équipements de football mais c'est vrai pour les équipements de basket, de handball etc. où par rapport à tout ce qui peut exister dans l'Union Européenne, nous sommes très en retrait.

Sur la rue Garibaldi, nous aurons l'occasion d'en reparler, mais vous avez raison : c'est toujours difficile et j'essaye chaque fois de trouver un équilibre entre celles et ceux qui voudraient réduire totalement les voiries, ceux qui disent que quand même il existe quelques véhicules à la fois de transports en commun mais aussi véhicules individuels à pouvoir faire passer.

Donc nous essayons comme vous pour les avis de l'UCIL, de construire un équilibre qui nous permette à la fois d'être audacieux sans être trop téméraires et sans risquer de paralyser l'ensemble de l'agglomération. C'est quelquefois un message, Monsieur le Directeur Général des Services, que j'essaye de porter au sein même de notre Administration.

Sur les déplacements urbains, moi, je partage votre avis, à savoir que là encore, nous ne sommes pas au niveau de nos grandes infrastructures. Infrastructures routières : par exemple il est clair qu'aujourd'hui, le fait que continue à passer à Lyon, par le tunnel de Fourvière, une autoroute de desserte internationale, est quelque chose qui ne peut pas perdurer. Il faut que quelques décisions se prennent, que quelques contournements de Lyon doivent se faire. Par l'ouest, par l'est, je suis prêt à tout ! Pourvu que, effectivement, on prenne un jour la décision de faire passer.

D'ailleurs l'Etat va être dans les prochains mois dans l'obligation d'indiquer sa réponse, dans la mesure où nous allons lancer les études sur la réalisation de ce que nous appelons dans le temps le TOP, mais ce que j'appelle aujourd'hui le 'boulevard des sciences' parce que ce n'est plus un caractère autoroutier comme dans les années 60, mais un équipement moderne que nous souhaitons porter pour l'avenir. Donc la première chose qu'il va nous être demandé dans la commission du débat public qui va être mise en place, c'est : « Mais votre ouvrage, il prend place comment dans les grandes infrastructures routières qui existent dans l'agglomération ? ». Donc il va falloir que l'Etat dise ce qu'il fait. J'aimerais qu'il le fasse en anticipant, parce que quand on n'anticipe pas, on finit par aboutir aux mauvaises solutions.

Je pense que les uns et les autres suivent aujourd'hui les péripéties du raccordement de la A89 au nord, à l'ensemble du réseau routier. Nous nous apercevons que nous sommes en train de bricoler des solutions de repli, parce que nous n'avons jamais voulu considérer la vision d'ensemble et faire ensemble que cette A89 n'amène à Lyon que ceux qui avaient un intérêt à rentrer dans le cœur de l'agglomération. Mais ceux qui voulaient passer de l'ouest à l'est allaient par exemple dans la direction de Genève, dans la direction de la Plaine de l'Ain qui sera

évidemment un des grands centres économiques dans le futur de la métropole lyonnaise ; ils n'avaient pas de raison de passer d'abord sur l'A6 puis d'aller éventuellement dans le tronçon nord du périphérique pour retomber dans le nœud des Iles, là où tout est bloqué chaque jour.

De la même manière lorsque sur la A45 mes amis stéphanois me disent – et ils ont raison – qu'il faut relier Saint-Etienne et Lyon. Oui, d'accord, mais si c'est pour gaspiller le temps que nous aurons économisé entre Saint-Etienne et l'entrée de l'agglomération lyonnaise, dans les bouchons du pont de Pierre-Bénite, évidemment ce n'est pas exactement cela qu'il nous faut pour l'agglomération.

Moi, je souhaite que nous pensions les infrastructures dans leur ensemble. C'est vrai pour les infrastructures routières, c'est vrai également pour les infrastructures ferroviaires. Vous voyez bien par exemple qu'aujourd'hui, pour celles et ceux qui prennent de temps en temps le TGV, très souvent les TGV sont immobilisés en amont de Lyon. Pourquoi ? Parce que, aujourd'hui, le nœud ferroviaire lyonnais est totalement saturé ; ce n'est pas un problème lyonnais, c'est un problème national et international. La gare de la Part-Dieu est la plus grande gare multimodale de France, donc c'est un endroit totalement saturé. Aujourd'hui nous essayons de résoudre un peu les problèmes de court terme, mais évidemment moi, je ne veux pas que pour résoudre au plus pressé nous gâchions totalement le tout. Non seulement nous sommes en train de construire une nouvelle voie K, une voie L, mais à un moment donné, RFF envisageait de faire passer des voies M, N, O, P, avec par exemple des constructions qui auraient été en encorbellement sur le boulevard Stalingrad. Ce n'est pas comme cela à mon avis que nous pouvons résoudre les problèmes.

Il y a trois semaines j'étais à Turin ; j'ai vu comment cette ville qui était séparée en deux par une voie de chemin de fer, a effectivement enterré son chemin de fer et fait en sorte de reconquérir la ville. Lorsque je vais à Barcelone et que je vois la nouvelle gare TGV, je vois ce qu'est la modernité, sans parler des grandes villes internationales comme Berlin, sans parler de Tokyo etc. où effectivement il y a des concepts de gares souterraines qui sont adaptées aux nécessités du 21^e siècle.

Sur le patrimoine – dernier point que je voudrais aborder – il y a toujours évidemment un arbitrage à faire. Il faut à la fois s'ancrer profondément dans le patrimoine, mais il y a deux excès : il y a ceux qui voudraient tout raser et ceux qui souhaiteraient ne plus rien faire parce qu'on conserverait. Je crois qu'à Lyon nous avons trouvé un bon équilibre entre l'un et l'autre. Nous l'avons trouvé dans les grands projets de réalisation. Par exemple je peux citer quelques projets qui s'achèvent ou sont en cours de réalisation :

- _ Sur l'Antiquaille nous avons trouvé un bon compromis.
- _ Sur Debrousse qui est maintenant lancé nous allons trouver un bon compromis en gardant par exemple ce qui est la structure ancienne, patrimoniale, et en rasant le bâtiment des années 50-60 qui aujourd'hui est une verrue dans la colline.
- _ Sur la confluence, nous avons à la fois gardé sur les docks les bâtiments anciens les plus emblématiques ; nous les avons requalifiés puis nous les avons juxtaposés avec ce que nous faisons de plus contemporain dans l'architecture.
- _ Dans la seconde phase du Confluence, vous avez peut-être vu que nous sommes en train de démolir un certain nombre de parties du marché gare, mais que nous conservons dans le plan d'ensemble un certain nombre de *sheds*, que nous préservons les quelques bâtiments du sud du marché gare qui sont les plus intéressants du point de vue patrimonial.

Si nous avons été classés par l'UNESCO comme patrimoine mondial, c'était justement sur cette capacité qu'avait Lyon depuis tout temps à essayer de se reconstruire. Lorsque par exemple nous avons examiné dans le détail maintenant ce qui a été fait sur l'Hôtel Dieu, c'est absolument extraordinaire d'un point de vue patrimonial. Nous avons retrouvé combien il y avait eu de transformations dans cet Hôtel Dieu depuis le premier Hôtel Dieu qui lui n'existe même plus, qui était un peu plus loin au cœur de la Presqu'île, puis les différentes strates qui ont permis de composer cet Hôtel Dieu, quelquefois de le décomposer aussi un peu.

Par exemple lorsque nous regardons l'Hôtel Dieu, nous nous apercevons que les étages avaient été rajoutés pour pouvoir installer des bâtiments pour faire face aux besoins qui étaient ceux des années 60-70 dans l'hôpital. Donc quand vous regardez par les fenêtres, vous vous apercevez que ces fenêtres étaient coupées en deux ; évidemment ce n'est pas la meilleure restauration patrimoniale que nous ayons faite. Nous essayons de tenir, chaque fois encore, l'équilibre entre le passage à la modernité, le besoin de renouvellement, puis en même temps la préservation de nos racines, de notre culture. Nous savons que cette ville, si elle vaut, c'est parce qu'elle est riche d'une histoire extrêmement ancienne, extrêmement fertile, extrêmement diversifiée.

Je ne sais pas si vous avez lu le petit livre sur l'architecture lyonnaise que nous avons fait éditer récemment, je le conseille à tous les membres de l'UCIL. Ce qui est très intéressant, c'est que nous voyons que les parcours patrimoniaux architecturaux nous amènent à pouvoir voir dans l'agglomération tous les stades de notre histoire. Des vestiges romains aux maisons du 16^e siècle, en passant par l'époque Soufflot, en passant par Tony Garnier, jusqu'aux bâtiments contemporains, c'est finalement une lecture de l'humanité que nous pouvons faire à ciel ouvert. Donc c'est le plus beau livre que nous puissions avoir, ce livre ouvert que constitue la Ville de Lyon.

Séance des questions – réponses

Les questions qui ont été posées par les membres de l'UCIL ont été regroupées autour de 4 thématiques :

- l'aménagement urbain,
- les déplacements urbains,
- les éléments paysagers d'environnement et le patrimoine,
- la propreté, la sécurité et le cadre de vie urbain.

Aménagement urbain – PLU – Grands projets

Denis EYRAUD : Vous avez déjà répondu en partie sur la révision du PLU du Grand Lyon. C'est une question de l'UCIL et de l'AGUPE (Sainte-Foy-lès-Lyon):

« *L'UCIL désire être associée le plus en amont possible à l'élaboration de cet important document d'urbanisme qui conditionnera l'aménagement urbain et la construction sur le territoire du Grand Lyon dans les prochaines années et mettra en application les prescriptions du SCOT approuvé.*

- *Quel est le calendrier prévisionnel de cette révision*
- *Quelles liaisons avec la révision du PDU ?* »

Gérard CLAISSE : Très en amont puisque nous n'adopterons pas le prochain PLU avant l'année 2015 donc au plus tard le 31 décembre (sans doute avant). Donc nous allons démarrer ce travail très en amont.

La délibération de l'Assemblée communautaire qui va lancer la révision générale et donc l'élaboration du Projet d'Aménagement et de Développement Durable du futur PLU aura lieu en avril 2012.

C'est à ce moment que nous allons pouvoir démarrer un travail de concertation avec 3 échelles territoriales puisqu'il y a 3 échelles territoriales qui travaillent en même temps dans le futur PLU :

- l'échelle de l'agglomération,
- l'échelle des bassins de vie qui seront en gros l'échelle des conférences des maires mais un peu éventuellement retravaillée à la marge,
- ensuite l'échelle communale.

C'est bien avec ces 3 échelles qu'il faut élaborer un Projet d'Aménagement et de Développement Durable, dont la présentation aura lieu en juillet 2013, donc nous avons en gros une bonne année entre avril 2012 et juillet 2013 pour travailler à l'élaboration du PADD à ces 3 échelles :

- A l'échelle d'agglomération, ce sera un travail qui sera fait avec le Conseil de Développement bien évidemment.
- A l'échelle des bassins de vie, nous avons plusieurs outils qui seront développés, mais pour l'instant pas de stratégie finalisée, mais bien évidemment c'est une échelle qui sera travaillée avec les conférences locales des maires dans lesquelles le Conseil de Développement prendra sa place, ainsi que les CIL concernés par cette échelle territoriale.
- A l'échelle communale, nous ferons jouer le principe de subsidiarité, c'est-à-dire qu'il appartiendra à chaque commune de définir ce qu'elle entend faire en matière de concertation sur son PLU. Mais je sais que d'ores et déjà, Villeurbanne, Saint-Priest, bien évidemment la Ville de Lyon, nous ferons des propositions pour travailler ensemble sur l'élaboration de ce Projet d'Aménagement et de Développement Durable. Ensuite il y aura une deuxième phase de concertation, mais à partir de 2014, sur la déclinaison de ce PADD en droit du sol.

Gérard COLLOMB : Quant à votre question sur la liaison avec le PDU, j'y vois comme une recommandation, mais nous en sommes parfaitement conscients les uns et les autres, du fait que, évidemment, les problèmes de transports et d'urbanisme sont des problèmes qui sont totalement liés. Ce matin avec Monsieur RIVALTA, nous soudions un rail qui permettait de faire en sorte que T4 aille depuis Feyzin jusqu'à la Doua et Lyon 1 dans les prochains temps, en passant par la Manufacture des Tabacs. Il y avait présente la Maire de Vénissieux et je lui disais que nous voyons bien comment la desserte de Vénissieux par le tramway a fait beaucoup plus pour le rapprochement entre la Ville de Lyon et Vénissieux que tous les discours, parce que nous passons aujourd'hui de l'un à l'autre en tramway sans totalement le voir. Une ville qui était périphérique est redevenue un élément central de la grande agglomération. Donc nous entendons votre recommandation et nous essayerons de la mettre en pratique.

UCIL :

- « *Où en est le projet de Grand Stade ?*
- *Le calendrier de réalisation ?*
- *Et quel avenir pour le Stade de Gerland ?* »

Gérard COLLOMB : Sur cette question, vous lisez tous la presse. Je voudrais simplement vous dire que nous avons décidé de pouvoir mener en même temps l'ensemble des enquêtes publiques, sauf une, mais qui était conditionnée par les 8 premières, à savoir garder pour la fin le permis de construire qui bien évidemment est conditionné par le fait d'avoir un avis favorable pour les 8 autres enquêtes. Je dois dire que depuis l'évolution du dossier, nous avons quand même beaucoup progressé sur les éléments qui nous étaient apportés par les uns et par les autres. Je crois que quelques 6 000 pages d'avis sur le Stade ont été traitées par les commissaires enquêteurs. Il s'est également établi un dialogue avec nos services, de manière à pouvoir apporter des réponses aux questions qui étaient posées. Si nous avons eu un avis favorable sur les 8 enquêtes publiques, c'est parce que

nous avons très fortement progressé sur tous les plans, y compris sur celui des problèmes de dessertes. Aujourd'hui, la révision du PLU va se faire en décembre prochain. Je soumettrai un avis au Conseil de Communauté Urbaine, je pense qu'il sera plutôt favorable donc j'anticipe un peu sur ce point. Si effectivement comme je le pense il est favorable, nous irons vers un permis de construire qui pourrait être donné d'ici février. Donc évidemment prendra place avant le permis de construire la dernière enquête : celle sur ce permis. J'ai entendu et j'ai vu quelquefois dans la presse : « Mais est-ce qu'on ne nous cache pas une neuvième qui aurait été secrète et qui aurait eu un avis défavorable ? ». Non, elle n'a pas été menée parce qu'il fallait d'abord avoir les réponses aux autres, qu'il fallait réviser le PLU puis que nous avancerions ensuite sur le permis de construire. Ce qui fait que nous sommes plutôt optimistes parce qu'il nous semble que sur ce dossier, tout va bien. Il y a toujours des oppositions ici ou là, mais c'est dans la nature des choses. Mais je vois que les oppositions se déplacent. Je lisais d'ailleurs dans la presse l'avis d'un des plus fervents opposants, il n'était plus sur le plan juridique : « cela ne va jamais se faire », mais plutôt : « il n'y a pas de financement possible ». Chaque chose en son temps, comme disait l'autre. Nous nous occupons de sécuriser d'un point de vue juridique ; puis je vois que sur le plan financier les choses n'avancent pas trop mal. Lorsque des grandes firmes comme Vinci s'engagent, c'est que finalement elles pensent qu'il y a quand même une présomption raisonnable pour que les dossiers se fassent. Mais ils ne sont jamais faciles.

Je me souviens par exemple que sur le dossier du Carré de Soie et en particulier du centre commercial, le président d'Altarea était venu me voir en me disant : « Monsieur COLLOMB, on a encore un recours pendant. Est-ce qu'il faut y aller ? ». Je lui ai dit : « Allez-y ». Finalement il y est allé. Le recours a été abandonné d'ailleurs en cours de route et aujourd'hui nous pouvons avoir ce bel équipement qui a un peu été l'élément fondateur du Carré de Soie. Voilà où nous en sommes sur ce dossier.

Sauvegarde des Espaces Verts des Monts d'Or :

« Désire que soit abordée la question de la sauvegarde et de la valorisation par le Grand Lyon de l'agriculture périurbaine :

- **Quelles perspectives à long terme (notamment pour le développement durable de l'agglomération) ?**
- **Quelle politique à court terme et à moyen terme, notamment dans le prochain PLU ? »**

Gilles ASSI : chargé de ces questions comme vice-président au Grand Lyon.

Le Grand Lyon a mis en place depuis quelques temps une politique agricole volontariste que nous menons en parallèle avec le Conseil Général, avec comme but de protéger le foncier. Nous avons notamment beaucoup travaillé sur la détermination de nouveaux concepts que nous appelons les PENAP (c'est-à-dire des Périmètres de Protection des Espaces Naturels et Agricoles Périurbains), dont les contours sont en train de se définir et devraient être votés par le Conseil Général, puisqu'au départ c'est le Conseil Général qui gère cela, bien entendu avec notre collaboration et tout l'effort que nous faisons. A savoir qu'aujourd'hui, je rappelle que 50 % du territoire du Grand Lyon sont en espace naturel ou en espace agricole et qu'à nouveau 50 % seront complètement protégés pendant 30 ans avec les PENAP et qu'ils vont nous permettre aussi de faire des financements d'actions pour favoriser le développement d'une agriculture périurbaine, début 2012, après avis des collectivités publiques associées dont les communes et la Communauté Urbaine. Une agriculture périurbaine, ce n'est pas une agriculture à la Marie-Antoinette. Je crois que tout le monde a très bien compris qu'aujourd'hui nous ne sommes pas là pour être dans la nostalgie, c'est comme pour le patrimoine. C'est une véritable activité économique qui est importante sur notre agglomération, qui est aussi quand même dans le droit fil de l'histoire de notre agglomération qui a été pendant très longtemps une agglomération assez innovante sur la recherche en agriculture et en horticulture, et que nous voudrions redynamiser. Bien entendu tout cela s'accompagne avec la mise en place des circuits courts et des circuits de proximité, qu'il faut favoriser. Il y a une très grande différence entre les circuits courts et les circuits de proximité. La France est un petit peu en retard par rapport à nos collègues européens, comme le disait tout à l'heure Monsieur le Président, et là aussi nous nous retrouvons un peu en retard et je crois qu'il faut que nous avançons là-dessus. Je vous rappelle quand même que le SCOT était très volontaire. Vous avez tous travaillé sur le SCOT, sur la pérennisation de ces espaces agricoles et dans le cadre du PLU, nous serons très vigilants au maintien de cette activité.

Gérard COLLOMB : Je crois qu'il y a vraiment une conviction forte dans l'exécutif du Grand Lyon : d'abord qu'il faut veiller à ne pas favoriser l'étalement urbain. Comme vous le disiez tout à l'heure, cela demande, si nous ne voulons pas favoriser l'étalement urbain, que là où nous construisons, nous construisons quand même. Parce que, effectivement, si nous faisons du pavillonnaire à l'intérieur de l'agglomération, il est clair que nous ne pourrions pas satisfaire les besoins de logement qui aujourd'hui, nous le voyons bien, restent des besoins forts. Je faisais la remarque, lorsque nous avons lancé l'autre jour le programme de rénovation de l'usine Tase et le projet fait par Bouwfonds Marignan de lancer 700 logements, ils avaient, un peu à titre expérimental parce qu'ils en étaient au début de la construction d'un des immeubles, lancé leur programme, 57 logements je crois. Ils ont été achetés en un seul week-end. Donc cela montre quand même qu'il y a une demande à Lyon, en particulier sur des secteurs où nous pouvons sortir à des prix aux alentours de 2 500 / 2 600 € du m², qui puissent permettre à des couches moyennes, aux jeunes, aux primo-accédants, de pouvoir venir s'installer. Ensuite, autour de la ville, il faut conforter l'agriculture périurbaine, mais qui sera d'autant plus confortée que la pression foncière, immobilière sera moins importante. C'est pour cela par exemple qu'un des axes dans le pôle métropolitain que nous souhaitons mettre en œuvre, c'est cette dynamique de mise en commun de nos SCOT de manière à faire en sorte que nous ayons une vision commune de la préservation de notre territoire.

Association Saint Georges Village (Lyon 5^e) :

« Quels sont les projets envisagés pour les locaux actuellement vides de l'ancienne Ecole Kergomard, rue de la Quarantaine à Lyon 5^e ? ».

Gérard COLLOMB : Il y a un cahier des charges. Nous allons faire appel à de l'investissement privé. Il y aura une opération immobilière privée axée soit sur le logement des étudiants, soit sur celui des personnes âgées, soit dans un programme qui cumulerait les deux.

CIL Bellecombe (Lyon 6^e) :

• « Situation à ce jour de l'évolution du site libéré par les Hospices Civils de Lyon (anciennes blanchisseries) sur le cours Lafayette ?

• Etat de l'étude de l'Agence d'Urbanisme pour l'aménagement du quartier Bellecombe ? »

Gérard COLLOMB : C'était une vieille promesse, je vais globaliser, même plus, sur Bellecombe, que j'avais faite à vos amis du CIL Bellecombe, que nous aurions un projet pour tout ce territoire. Ce territoire se trouve à cheval sur Lyon et Villeurbanne puisque c'est à cette échelle qu'il faut effectivement traiter les problèmes. Aujourd'hui nous sommes en train de travailler, d'affiner un peu les réflexions et les projets pour ce secteur de l'agglomération, en particulier sur les blanchisseries qui peuvent être le premier élément qui puisse permettre de relancer ce quartier. J'avais vu il y a quelques temps un très beau projet qui était dans le 7^e arrondissement, qui était d'ailleurs décalqué sur ce que nous avons pu voir avec Herzog et de Meuron en Suisse, sur des projets de reconversion ou de développement de bâtiments. Nous avons cette espèce de bâtiment central au milieu de la grande cour. Donc l'idée est de relier les deux rues par une espèce de grand parc urbain et de garder à l'intérieur ce qui est le corps de l'immeuble, en essayant de le rénover pour par exemple des appartements, des lofts, une forme moderne d'habitation. Nous aurons à la fois ce terrain des Hospices à reconvertir, sans doute dans quelques temps le lieu d'hospitalisation, l'Hôpital des Charmettes de la Croix-Rouge, parce que les choses évoluent là aussi. Donc cela veut dire que ces grands tènements vont nous permettre de lancer la prise en compte de ce quartier qui aujourd'hui est extrêmement bien placé, à proximité de la Part-Dieu mais un peu à l'écart des choses, et auquel il faut donner une nouvelle dynamique. Nous allons essayer de la lancer dans les prochains mois.

Association de Serin et du quai Gillet (Lyon 4^e) :

« Les grands travaux en cours pour la réhabilitation du tunnel sous la Croix-Rousse, la construction du Pont Schuman, ainsi que le futur aménagement des Rives de Saône dans notre quartier, font l'objet d'investissements considérables.

• Quelles mesures comptez-vous prendre pour que ces équipements ne subissent pas le même sort que ceux des Berges du Rhône (à savoir : bruit, nuisances, utilisation dévoyée des équipements, saleté) ?

• Nous souhaitons que vous nous indiquiez comment seront assurés l'entretien et la surveillance de ces équipements ainsi que la tranquillité des riverains (par exemple surveillance policière, détagage permanent, équipes de nettoyage dédiées, surveillance vidéo ou autres) ? »

Gérard COLLOMB : Les Berges du Rhône, un élément de constat. Si je puis dire, nous avons vu large dans le constat du CIL, parce que si pour ce qui est des problèmes de bruit, de nuisances phoniques etc. nous sommes assez d'accord avec le constat, par contre sur la propreté, c'est un endroit où nous avons expérimenté pour les Berges du Rhône. Je ne dis pas qu'après les gens qui sont sur les Berges ne vont pas ailleurs et j'aborderai cette deuxième question après le propos initial. Au contraire, nous avons expérimenté sur ce quartier le fait de déléguer tout à une seule société, qui s'occupe de toute la propreté : la propreté au sol, la propreté sur les murs etc. Ce qui fait que les Berges du Rhône sont un des endroits où la propreté est la mieux assurée. D'ailleurs pour le coup, il y a cette remarque de celles et ceux qui habitent autour, qui disent : « Sur les Berges c'est super bien, mais chez nous pourquoi c'est moins bien que sur les Berges ? », avec les nuisances qui sont dues à ce qu'est un peu l'incivilité de nos concitoyens. Mais effectivement les problèmes de nuisances phoniques sont des problèmes sur lesquels j'ai demandé à mes services de réfléchir. Avec parfois la particularité quand même de ce qui est français, c'est-à-dire que lorsque nous avons ouvert les Berges du Rhône, nous avons mis un certain nombre de sociétés de gardiennage, en particulier pendant l'été, là où elles sont les plus utilisées nuitamment, tardivement. Puis nous avons eu une remarque de la Chambre Régionale des Comptes, qui nous a dit : « Ce n'est pas légal de faire gardiennage un espace public par des sociétés privées », sauf que, évidemment, les forces de police nationale ne sont pas suffisantes pour pouvoir gardiennage des espaces tels que ceux-là. Donc nous sommes un peu dans une contradiction : d'un côté ce n'est pas légal de le faire, mais pour les voisins c'est quand même mieux de le faire. Donc pour une période limitée de l'année, pendant les vacances, nous avons, de manière un peu subreptice – et je compte sur votre confidentialité – remis quelques sociétés de gardiennage de manière à régler ces problématiques qui sont celles de nuisances phoniques que peuvent connaître bien d'autres endroits du centre ville.

« Dans les projets d'aménagement du quartier de Serin, quels seront les équipements sociaux et de proximité réalisés (petite enfance, personnes âgées) ? »

Gérard COLLOMB : D'abord je commencerai par une première constatation, c'est que pas plus que les finances de l'Etat, les finances du Grand Lyon ne sont un puits sans fond. Donc quand nous investissons quelques centaines de millions d'euros dans des projets, évidemment il est toujours possible de nous poser la question : « Et

après, vous faites quoi ? ». « Nous allons déjà faire cela, c'est déjà pas mal ». Nous avons déjà fait un certain nombre de choses sur ce quartier, par exemple nous avons refait une école qui se trouvait là, qui était extrêmement vétuste et que nous avons réhabilitée au cours du dernier mandat. Puis nous réfléchissons déjà sur l'avenir, sur un équipement petite enfance qui pourrait se trouver dans ce quartier et sur lequel nous pensons la transformation de terrains qui aujourd'hui servent de parking. Mais en même temps, c'est difficile, parce que les gens nous disent aussi dans des questions qu'il n'y a pas assez de parkings, donc il va falloir que nous jumelions à la fois les équipements sociaux divers avec la problématique du parking. Nous sommes en train d'y penser mais de toute façon, cela ne sera pas pour ce mandat-là, ce sera pour le prochain mandat.

La Croix-Rousse n'est pas à vendre (Lyon 4^e) :

« Lors de l'édification d'une nouvelle construction, serait-il possible de prévoir, si l'étendue du terrain le permet, une réserve correspondant à 30 % de l'espace disponible pour installer un espace végétalisé de pleine terre visible depuis la rue ? Le jardin devant l'immeuble est le moyen le plus efficace pour éviter les tags. De plus cet espace disponible pourrait, pendant la construction, être utilisé à la mise en place des engins de chantier sans occuper l'espace public. »

Gérard COLLOMB : Quelquefois nous pouvons ne pas être d'accord. Là, je ne suis pas d'accord parce que, si vous voulez, pour moi, la ville c'est la ville. Donc dire que dans chaque ville, quand nous allons construire, dans chaque rue, nous allons mettre un petit jardin devant l'immeuble, je trouve cela non pertinent pour construire la ville. Il faudrait que vous disiez autre chose : que dans la façon dont nous construisons les immeubles, nous puissions avoir des ouvertures qui laissent passer le regard et qui permettent d'aller jusqu'aux jardins intérieurs qui sont aménagés à l'intérieur de l'îlot et qui permettent des oasis de calme pour les habitants de l'îlot. C'est quand même mieux d'avoir un jardin un peu protégé de la circulation et du bruit, que de mettre quelque chose devant votre immeuble en façade de la rue. Donc je veux bien discuter avec les membres de 'La Croix-Rousse n'est pas à vendre', nous pourrions sans doute nous mettre d'accord sur ce qu'il convient de faire, mais ce n'est pas devant.

CIL Villette – Paul Bert (Lyon 3^e) :

- **« Quelles sont les orientations des études d'urbanisme du projet Part-Dieu, intégrant plus particulièrement l'ensemble de la gare de la Part-Dieu et les places est (place de Francfort et de la Villette) et ouest (Béraudier) ?**
- **Quel impact à court et moyen terme sur le cadre de vie des quartiers concernés (Villette – Paul Bert, Sans Souci, Part-Dieu sud) ?**
- **Application aux réseaux de transports en commun, desserte de la gare, développement du bâti en extension de la gare, espaces verts en liaison avec les modes doux. »**

Gérard COLLOMB : Nous avons déjà eu une première réunion que Gérard CLAISSE avait organisée, avec l'ensemble des CIL et c'était même pour eux que nous avons inauguré la Maison du Projet. Aujourd'hui nous sommes dans un projet, vous comprenez bien, qui est un projet qui concerne l'ensemble de l'agglomération et qui a, comme il est dit dans la question, des conséquences ou des répercussions en termes d'organisation des transports, d'organisation de la ville, qui dépassent même les zones des quartiers nord et sud, mais qui bien sûr a aussi une répercussion directe sur les habitants. Je propose que nous ayons plutôt une réunion ensemble pour que je redéveloppe cela ou bien que l'UCIL organise un de ces jours une réunion sur la Part-Dieu et nous réexpliquerons l'ensemble du projet Part-Dieu.

CIL Sans Souci (Lyon 3^e) :

« Les CIL Villette – Paul Bert et Sans Souci seront-ils associés à la définition du projet d'aménagement de la seconde phase de l'Esplanade du Dauphiné comme cela a été le cas pour la phase 1 ? Si oui, quand et sous quelle forme ? »

Gérard CLAISSE : Là encore, une affaire de calendrier. Donc je crois savoir en gros – je parle sous le contrôle des services, il y a d'abord des acquisitions foncières à réaliser qui ne sont pas terminées, mais que le programme d'aménagement dans ses grandes lignes sera finalisé fin 2013, la désignation du concepteur de cet aménagement plutôt 2014 et donc la finalisation de l'avant-projet fin 2014. Dans ce calendrier-là, parfois je découvre des dossiers et des calendriers, à l'occasion de questions que vous posez et je me dis : voilà un dossier sur lequel nous allons pouvoir engager une concertation, je pense que nous avons le temps d'ici 2013 d'avoir des échanges pour partager le diagnostic et finaliser le programme, comme nous le faisons généralement sur les espaces publics. Puis une fois l'aménageur désigné – enfin, l'équipe de paysagiste désignée – travailler avec lui sur la finalisation de l'avant-projet.

CIL des Etats-Unis (Lyon 8^e) :

« Le site de Givaudan : aujourd'hui, au cœur du Grand Lyon se libère, 5 hectares de terrain. Une opportunité exceptionnelle s'offre à notre ville d'aménager un nouveau cœur de quartier, après la dépollution du terrain. Comment éviter l'exemple de l'échec de la ZAC Berthelot et créer la mixité essentielle au quartier des Etats-Unis qui abrite déjà 4 500 logements sociaux ? »

Gérard COLLOMB : D'abord je me permettrai de ne pas être d'accord avec un constat. Je trouve que la ZAC Berthelot est une très belle ZAC, qui est encore en configuration puisque par exemple sur les espaces publics, nous allons continuer à aménager dans les temps qui viennent. Donc ce sera plutôt un des beaux lieux de l'agglomération.

Sur Givaudan, nous souhaitons toujours faire en sorte que notre agglomération puisse être une agglomération de mixité, à la fois sociale mais également fonctionnelle et que l'activité ne disparaisse pas complètement de la ville. Donc la zone de Givaudan – je vais peut-être décevoir – est plutôt une des zones que nous avons fléchée pour que continue à se développer de l'activité économique, artisanale etc. à l'intérieur de la Ville de Lyon.

Denis EYRAUD : Je pense que le constat d'échec de la ZAC Berthelot vient plutôt du temps qu'elle a mis à se faire, étant donné qu'elle avait été lancée du temps de la mandature de Monsieur Noir. A ce moment-là, malheureusement au moment du lancement, ils se sont trouvés dans une crise immobilière qui l'a arrêtée et après cela a été très difficile de la faire redémarrer. Donc cela a fait des terrains à l'abandon pendant un certain nombre d'années.

CIL Sud Presqu'île (Lyon 2^e) :

« Perspectives sur le déclassement de l'autoroute A6/A7 ? »

« Où en est le projet de Ruelle relatif à la modification du centre d'échanges, de la station de métro et de la gare de Perrache ? »

Roland BERNARD : Chacun sait qu'aujourd'hui les Perrachois ont effectivement un regard assez critique sur cette masse de béton que constitue le complexe de Verdun et que ces 2 barrières physiques que constituent l'autoroute et les voies ferrées apparaissent comme des handicaps pour faire les flux nord/sud ou sud/nord. Mais je sais aussi, Président, que dans votre grand projet visionnaire de cette Confluence que vous avez porté depuis maintenant votre arrivée à cette gouvernance, vous avez là aussi acté le fait que vous souhaitiez très fortement réunir le nord et le sud de l'arrondissement. Vous avez chargé, je crois, avec l'aide de la SPLA et notamment de Jean-Pierre GALLET, une réflexion profonde de savoir comment nous pouvons revisiter ce bloc de Perrache. Aujourd'hui les premiers travaux d'ailleurs que vous aviez présentés avec les architectes et l'atelier Ruelle l'été dernier à la Sucrière, ont bien entendu interpellé fortement tous les Perrachois et les Perrachois. Aujourd'hui ils sont dans cette attente. Mais je sais aussi qu'ils ont, par votre voix, eu récemment une réponse puisque vous leur avez dit, notamment lorsque vous avez évoqué vendredi les prisons, que le travail avançait et que vous étiez effectivement sur des temps qui seraient d'ici la fin du mandat mais sûrement dès le prochain mandat pour une re-visitation plus globale de ce complexe de Perrache, en y incluant bien sûr la nouvelle partie (anc. Prisons) qui va faire venir quand même 3 500 étudiants qui vont complètement rajeunir aussi ce quartier ancien. Je crois que c'est une vraie chance aussi pour cette partie qui se situe au sud de la gare de Perrache et je crois que nous pouvons être assez satisfaits de ce qui se met en route et de ce qui va être validé dans les prochains mois.

Gérard COLLOMB : C'est un projet qui concerne à la fois la gare, qui concerne le centre d'échanges de Perrache. Donc évidemment il y a des interlocuteurs très divers puisque nous avons à la fois la SNCF, RFF, le SYTRAL.

Jean-Pierre GALLET : Il était important avant de partir dans une chose aussi complexe que la transformation de la gare de Perrache et du centre d'échanges, que l'ensemble des acteurs soient réunis et soient d'accord sur un cahier des charges de transformation. Le projet Ruelle reste l'axe de travail.

Le projet Ruelle consiste à :

- Faciliter les circulations (soit au niveau du sol proprement dit, soit au niveau 6, c'est-à-dire sur le dos du métro, sans avoir à remonter à la passerelle qui est un niveau encore supérieur, donc faire tous ces échanges entre le niveau des voies et le niveau 0 actuel, donc organiser tous ces échanges) ;
- Sortir un certain nombre de circulations voitures pour les renvoyer sur l'extérieur ;
- Réaménager les accès à la gare ;
- Réaménager les accès au métro.

Tous ces éléments-là, il était important que tous les acteurs soient d'accord avant d'avancer le menton en avant et de se faire ramasser à la fin. Toutes les études ont maintenant été arrêtées. Je crois qu'il y a une délibération qui est passée la semaine dernière. Les études et les cahiers des charges sont arrêtés. Les gens sont au travail d'ores et déjà, pour un résultat avec un chiffrage et un phasage, qui va se situer à l'automne 2012.

CIL de Cusset (Villeurbanne) :

« L'urbanisation du quartier de la Soie : le projet Carré de Soie comporte l'urbanisation du secteur villeurbannais de la Soie, avec la particularité de conserver l'habitat ancien. Si ce choix est intéressant pour maintenir sur place les habitants actuels, nous pensons qu'il doit s'accompagner :

- **d'un processus d'intégration mutuel des anciens et nouveaux habitants du quartier,**
- **d'une anticipation des aménagements indispensables au fonctionnement du nouveau quartier (zone commerciale lotie, équipements socio-culturels, écoles, etc.),**
- **d'un respect du patrimoine social de l'ancien quartier.**

Quelles sont les orientations prises par le Grand Lyon pour apporter des solutions réelles, et à temps, à ces interrogations. »

Roland CRIMIER : Il est clair que les nouvelles constructions sont faites dans des secteurs qui n'étaient pas bâtis, avec le souci bien entendu de conserver par exemple l'amande, puisqu'il y avait eu une étude d'enquête habitat de 2008 qui a mis en évidence la conservation de cette amande et les collectivités ont acté la préservation de ce

secteur. Mais comme les choses ne sont pas immuables dans le temps, il faudra aussi veiller à ce que l'évolution de ce quartier, quand il y aura une vente d'une propriété, qu'il n'y ait pas une construction qui vienne dénaturer effectivement cet habitat ancien. Donc cela veut dire qu'il faut être au plus près du terrain.

Sur l'accompagnement des propriétaires : dans le cadre du renouvellement du programme d'intérêt général «immeubles sensibles» de Villeurbanne, une étude sera menée spécifiquement sur l'amande et sur l'ensemble des bâtis. C'est l'ARIM du Rhône, qui est en charge de cette étude, qui permettra une meilleure connaissance des situations de propriétaires ainsi que du bâti. Elle impliquera bien entendu une enquête auprès des propriétaires au début de l'année 2012.

Il est clair qu'au fur et à mesure de l'arrivée de nouveaux habitants, les différentes collectivités (la commune de Villeurbanne, de Vaulx-en-Velin) réfléchissent également sur l'ensemble des équipements à apporter, à la fois au niveau scolaire, petite enfance ou socioculturel.

Enfin, le projet lui-même de Carré de Soie comprend également des espaces, des coins rencontre, des points rencontre, des commerces supplémentaires. Sur Vaulx-en-Velin, c'est par exemple le réaménagement de la place Cavellini qui est un peu plus loin que le Carré de Soie mais qui fait partie du quartier, qui est située entre les grandes cités Tase et les petites cités Tase, qui elle-même doit faire aussi l'objet d'une attention dans le cadre d'une mutation urbaine naturelle.

Donc nous sommes bien dans cette problématique de conservation de l'habitat ancien. Sur les liens : les liens, c'est à la fois la Maison du Projet, c'est à la fois la Biennale de la Danse, c'est à la fois l'inauguration du sentier que nous avons fait il y a quelques temps (le fameux sentier périphérique qui était un petit peu une boutade et une provocation en fait sur un lieu historique). Mais toutes ces opérations-là qui sont menées d'ailleurs dans le cadre du projet du Carré de Soie qui permettront d'assurer le lien entre nouveaux habitants et anciens habitants.

Le Président COLLOMB a fait référence à la vente qui s'est faite en un weekend ou en 3 jours. Ce que nous pouvons constater, c'est qu'il y a aussi des gens de Vaulx-en-Velin qui viennent habiter ici et des gens qui reviennent. Ce ne sont pas que des habitants extérieurs. Donc nous voyons bien que là nous aurons la liaison entre les anciens et les nouveaux qui va se faire assez facilement.

Gérard COLLOMB : « L'amande » est une partie du Carré de Soie qui est du côté Villeurbanne, sur laquelle il y a de l'habitat ancien. Donc tout le problème est de lier effectivement cet habitat ancien avec le projet nouveau qui se développe sur le Carré de Soie. Mais je suis allé voir l'autre jour sur place, je crois qu'il y en avait certains d'entre vous qui étaient là, donc j'ai bien vu quelle était la problématique et nous allons essayer d'œuvrer dans ce sens.

Association « Cadre de Vie et Patrimoine » de Villeurbanne :

« Futur complexe sportif de l'ASVEL :

- **Comment se fera son intégration dans le site choisi ?**
- **Quid du stationnement, de la circulation aux abords ?**
- **Quand et comment les riverains des différentes communes seront-ils informés de l'implantation de cette structure ? »**

Gérard COLLOMB : Alors chaque fois que nous parlons de grand équipement sportif dans l'agglomération, cela suscite des questions. Nous mettons toute notre énergie à nous occuper du Grand Stade donc nous nous occuperons ensuite des autres équipements en temps voulu. Je crois que la mairie de Villeurbanne a une volonté forte de faire surgir un équipement sur cette zone qui est limitrophe du boulevard de ceinture, en fin de la partie Lyon de Villeurbanne, puisque de votre côté c'est encore Villeurbanne mais plutôt sur les quartiers dont nous parlions, qui sont liés avec Vaulx-en-Velin. Donc nous voyons bien les problématiques aujourd'hui qui, si nous devons faire un équipement ici, sont celles du stationnement, celles de la liaison avec les équipements de transport en commun. Vous voyez qu'aujourd'hui, les problématiques sont un peu les mêmes. Chaque grand équipement, que ce soit le stade ou que ce soit éventuellement demain cette salle, ne pourra pas se réaliser si quelque part nous n'avons pas un projet de billettique et si tout le monde veut arriver à ces grands équipements en voiture. Aujourd'hui, dans le cœur d'agglomération, personne ne peut arriver et dire que nous allons garer 3 000 ou 4 000 voitures sous les parkings. Donc si cet équipement se développe, comme le souhaite le Maire de Villeurbanne, il faudra évidemment penser aux transports en commun, de manière à pouvoir éventuellement se garer dans le parking relais par exemple qui est celui du SYTRAL de l'autre côté de la voirie, puis ensuite avoir terminé en bus pour venir jusqu'à cet équipement. Je n'imagine pas qu'il y ait des milliers de voitures qui demain arrivent dans cet endroit de Villeurbanne.

Voilà un peu comment nous voyons le projet. C'est un projet qui tient à cœur le Maire de Villeurbanne puisque l'ASVEL tient à cœur évidemment au Maire de Villeurbanne parce que c'est l'identité villeurbannaise. Mais il faudra que nous résolvions tous ces problèmes. Aujourd'hui nous n'en sommes qu'en amont, donc la volonté est d'avancer. Evidemment, nous en discuterons avec les gens du quartier, puisque j'y suis allé aussi. Si vous voulez, il y a quelque chose de bien dans ce que je fais, c'est qu'en tout cas je me balade toujours sur les lieux, mais les services le savent. C'est-à-dire que je ne décide jamais un projet en salle sur des cartes, je veux aller voir sur le terrain comment cela se passe, pour savoir si effectivement il y a une réalité du projet, quelles vont être les difficultés, comment cela peut être perçu par le voisinage. Donc ensuite quand nous décidons, au moins c'est un peu consolidé par rapport au terrain. Pas toujours mais en tout cas nous essayons.

Denis EYRAUD : Sur la révision du PDU du Grand Lyon :

« *L'UCIL désire être associée le plus en amont possible à la révision du PDU du Grand Lyon.*

- *Quel est le calendrier prévisionnel ?*
- *Quelles liaisons avec la révision du PLU »*

Bernard RIVALTA : Pour l'instant nous retenons un peu notre souffle, pourquoi ? Parce que nous sortons des SCOT, nous sortons de la révision du PLU et je voudrais faire l'enquête ménage 2012-2013, puisque nous allons arriver au bout de 10 ans de l'enquête ménage précédente, pour avoir les vraies données d'évolution de la situation de nos concitoyens et donc que nous puissions faire une révision du PDU sur ces bases-là. C'est effectivement le premier souci de coordination avec la réalité du terrain et la réalité de la vie de nos concitoyens. Donc la révision du PDU n'est pas tout de suite d'actualité, bien que nous ayons eu, avec la révision du PLU, toute une série de réflexions qui ont été menées pour en assurer la meilleure coordination. Je souhaite que nous fassions l'enquête ménage d'abord, qui est quand même un élément de données fondamental. Sur le COL, c'est moins notre affaire, mais sur le TOP vous le savez, l'objectif aujourd'hui est de ne plus faire des grandes voiries sans envisager la construction de transports en commun. Donc si nous faisons un TOP aujourd'hui, nous ferons 2 x 3 voies, dont une voie pour les transports en commun dans chaque sens. Ce système de périphérique de lignes de transports en commun pourra servir soit globalement du nord au sud, soit partiellement en fonction des lignes qui arrivent de l'ouest donc rentrer dans le tunnel et aller jusqu'à un pôle qui est important, puisque si dans le prochain mandat, comme le souhaite Gérard COLLOMB, nous prolongeons le métro de Oullins jusqu'aux hôpitaux, c'est là où passe le TOP, c'est là où nous ferons un pôle multimodal pour faire arriver le métro mais aussi les lignes de bus et le parking, et entre autres les lignes de bus qui arriveront par ce boulevard périphérique du TOP. La deuxième donne aussi, elle s'applique sur les transports en commun en matière de voirie au tunnel de la Croix-Rousse, puisque vous le savez, le tunnel qui est en train de se creuser sera dédié aux modes doux et aux transports en commun. C'est, je crois, une autre façon de penser les transports dans l'agglomération.

La troisième donne est celle du Boulevard Urbain Est, qui est lui de l'autre côté. Là aussi évidemment nous ferons en sorte que le process de construction de cette voirie se fasse avec 2 voies de transports en site propre qui, je le répète, pourront être utilisées totalement ou partiellement, c'est-à-dire que cela peut rentrer à un endroit, cela peut faire un bout du parcours et cela peut ressortir vers le centre ou en sens inverse, peu importe, chacun comprend ce que je veux dire.

Sur les fameuses lignes A7 et A8 : A8 sera sur le Boulevard Urbain Est, donc bien évidemment, comme l'a rappelé d'ailleurs le Président Gérard COLLOMB ici dans la dernière séance, par définition il faut construire d'abord le boulevard en question pour pouvoir faire passer des voies en site propre. Puis moi je rajoute parfois que comme ni les bus ni les tramways ne savent voler, il faut bien qu'il y ait de la voirie pour qu'ils puissent circuler. D'ailleurs s'ils volaient, il faudrait des pistes d'atterrissage et là je ne vous dis pas quel serait le débat sur la piste d'atterrissage en question.

Sur la ligne A7 : c'est une ligne qui part de Villeurbanne et qui va jusqu'à Gerland. Je rappelle que nous en posons les premiers tronçons. Quand nous faisons traverser la ligne T1 du tramway au musée des Confluences avec le nouveau pont Raymond Barre dont nous posons la première pierre je crois au mois de novembre, que nous traversons pour aller jusqu'à Debourg au contact avec la ligne de métro, et que nous amorçons sur quelques centaines de mètres derrière le nouveau tracé de la ligne A7, c'est effectivement cette ligne là que nous souhaitons construire. La question qui a été apposée était de savoir si effectivement nous mettrions du tramway ou du trolleybus ou du bus ; je crois que la question pour l'instant est prématurée. Elle dépendra beaucoup de l'évolution du trafic de transports en commun dans l'agglomération.

Vous savez comment sont faits les choix du Sytral :

- quand nous avons besoin de 250 000 voyageurs / jour, nous mettons un métro ;
- quand nous avons besoin de 100 000 voyageurs / jour, nous mettons un tramway ;
- quand nous avons besoin de 50 à 60 000 voyageurs / jour de capacité, nous mettons un trolleybus ;
- le reste bien évidemment se fait en bus.

Nous ne faisons pas cela parce que nous aimons plus le métro que le tramway que le trolley que tout ce que vous voudrez, nous mettons cela en fonction des finances possibles du SYTRAL et de la capacité qui est nécessaire pour déplacer les gens sur ces axes-là en question, tout cela s'intégrant d'ailleurs dans un process beaucoup plus large de réflexions sur l'ensemble des engins de l'agglomération lyonnaise. Je vous rappelle qu'il y a 1 000 bus, je rappelle qu'il y a 150 trolleybus et je rappelle qu'il y a je crois à peu près 80 ou 90 rames de tramway et 130 rames de métro dans notre agglomération.

Gérard COLLOMB : Aujourd'hui, par exemple, lorsque nous regardons un peu le schéma universitaire de l'agglomération, nous nous apercevons qu'une de nos difficultés est que nos campus sont totalement éclatés et séparés les uns des autres. Donc, nous n'allons pas aujourd'hui les rapprocher physiquement, d'autres choix ont été faits par les universitaires. Nous pouvons essayer de les rapprocher par la facilité des transports en commun. C'est donc ce que nous avons fait lorsque, par exemple, nous faisons T4 qui passe devant la Manufacture des Tabacs et qui va permettre d'aller jusqu'à Lyon 1 la Doua. Tout d'un coup, Lyon 1 la Doua par rapport à la Manufacture du Tabacs, les 2 universités deviennent à un quart d'heure / 20 minutes de déplacement, là où pour pouvoir aller sans ce système-là, il fallait quand même beaucoup plus longtemps.

Si nous regardons un peu ce que pourrait donner le Tronçon Ouest du Périphérique ou plutôt le ring, en essayant d'articuler, avec les transports en commun : nous avons aujourd'hui un pôle universitaire qui est un peu à l'écart de tout, qui est l'Ecole Centrale et l'Ecole de Management. Ce sont deux écoles qui sont des écoles tout à fait fondamentales, qui d'ailleurs ont entrepris – j'espère que ce sera poursuivi – de se rapprocher entre elles parce que les besoins pour demain de notre industrie, ce n'est pas d'avoir des managers qui ne connaissent rien en industrie, des ingénieurs qui ne connaissent rien en management, c'est quand même d'essayer de croiser les compétences. Mais ils sont un peu sur leur piton rocheux en haut. Si effectivement nous pouvons faire en sorte qu'ils puissent arriver sur le Valvert, prendre ce tronçon nord du périphérique avec des transports en commun, ce tronçon nord du périphérique ressortira à un moment donné vers les hôpitaux sud. Les hôpitaux sud sont un des lieux où vont se développer demain les universités de médecine de Lyon et ce sera un des centres forts. Ensuite, des hôpitaux sud, nous pouvons passer à ce nœud multimodal de la Saulaie. Je sais que c'est un débat, mais à la Saulaie nous avons 100 hectares de terrain à peu près (75 peut-être) qui aujourd'hui ne trouvent pas beaucoup d'évolution parce qu'ils sont un peu perdus au bout du monde. Sauf que nous amenons le métro, que si nous faisons les parkings relais là-bas pour que les gens puissent venir ici, nous avons un nœud multimodal extraordinaire : nous aurons le métro, la SNCF et effectivement une voirie de desserte. Donc à ce moment-là cela redevient un endroit central de l'agglomération.

Après nous traversons et nous arrivons sur Gerland qui est le deuxième pôle des biotechnologies et des sciences du vivant, et où se développent, vous l'avez sans doute vu, toutes les industries du futur en matière de sciences du vivant. C'est là où se développe Genzyme, où vont se développer l'ensemble des équipements liés à ce que nous appelons l'Institut de Recherche Technologique.

Ensuite nous relient avec les hôpitaux est et ensuite nous relient avec la Doua. Voilà, nous remettons tout d'un coup en synergie l'ensemble de nos sites universitaires. C'est ce que nous allons faire ensemble et, vous avez raison, c'est pour cela que les modes de déplacement sont un moyen d'aménagement de la ville absolument extraordinaire.

Commission Transports de l'UCIL :

« Quelles sont les perspectives d'évolution du SYTRAL au cours des prochaines années compte tenu de la réforme territoriale de 2014, des extensions territoriales possibles du Grand Lyon et du projet de création de syndicats de transports en périphérie du Grand Lyon ? »

Gérard COLLOMB : Là, je vais me permettre de répondre. C'est un sujet assez délicat puisque nous sommes en pleine discussion sur ce point. Moi, je pars d'un principe que dans cet espace métropolitain qui existe d'ores et déjà, les gens qui viennent de Bourgoin viennent souvent bosser dans l'agglomération, les gens de l'agglomération qui bossent dans la logistique vont souvent dans la Communauté d'Agglomération des Pays Isérois. De la même manière, il y a un certain nombre de Lyonnais qui vont à Saint-Etienne et beaucoup de Stéphanois qui viennent à Lyon et qui utilisent les transports en commun. Pour moi le problème, ce n'est pas la structure, c'est la desserte des gens, qu'ils puissent voyager de manière commode. A mon avis, ils n'en ont rien à faire que ce soit Pierre, Paul, Jacques ou Jean qui organise. Ce qu'ils veulent, c'est que ce soit organisé et que cela fonctionne et qu'ils puissent avoir un ticket, un peu comme cela se fait en Ile-de-France, qui permette de voyager sur le réseau qui appartient à l'agglomération stéphanoise, sur celui qui appartient à l'agglomération lyonnaise, sur celui de la CAPI etc. Donc pour moi, tout ce qui facilite la fédération et l'organisation de quelque chose qui a du sens et de la cohérence, est important. Tout ce qui différencie les différentes structures me semble mauvais.

Evidemment cela pose, après, des problèmes institutionnels qui sont des problèmes de gouvernance. Mais à mon avis ils devraient être seconds par rapport à cette problématique essentielle : qu'est-ce qui permet de faire en sorte que nos concitoyens soient le mieux desservis possible ? Nous sommes donc en discussion avec le Conseil Général, avec la Région, avec la communauté de communes de l'est lyonnais, avec bien d'autres villes qui elles souhaitent rentrer maintenant directement dans le SYTRAL et j'espère que nous allons progresser dans cette voie-là.

Commission Transports de l'UCIL :

« Amélioration des conditions de circulation de la ligne majeure C3 par création d'un couloir réservé aux transports en commun dans le sens de circulation du cours Lafayette ? »

Bernard RIVALTA : C'est le problème aujourd'hui de la complexité des travaux dans notre agglomération. Sur la pétition de principe, il n'y a aucun différend. Il faudra bien que nous arrivions à une voie en site propre pour la ligne C3 si nous voulons améliorer la régularité. Après, il reste des problèmes secondaires comme le stationnement – et le stationnement sauvage entre autres – qui ralentissent beaucoup la circulation.

Gérard COLLOMB : Il existe maintenant la possibilité sur des lignes fortes comme celles-là, de verbaliser par informatisation directement tous ceux qui stationnent. Là, c'est un truc d'intérêt majeur, parce que quand vous avez une ligne comme C3 et que vous avez 4 bus qui attendent que quelqu'un qui s'est garé dans la voie de bus s'en aille, évidemment cela bloque toute l'agglomération. Donc là, il faut être quand même assez radical dans les choix qui sont faits.

Bernard RIVALTA : C'est le problème du pouvoir de police et des difficultés. Ceux qui prennent la ligne C3, je rappelle qu'elle fait quand même à peu près 50 000 voyageurs / jour, donc nous trébuchons 50 000 personnes dans la ligne C3 qui est une des plus chargées de l'agglomération en matière de trolleybus. Reste après effectivement la construction de la voie en site propre, mais c'est vrai que quand nous avons affaire à plusieurs

types de travaux dans l'agglomération, si nous ne voulons pas complètement l'asphyxier et la rendre inaccessible, il faut qu'à un moment donné nous planifions ces travaux dans le temps. Donc entre la rue Garibaldi, le tunnel sous la Croix-Rousse, ce qui a été l'avenue Mermoz etc., qui modifient l'ensemble de la circulation de ce secteur, c'est vrai que nous avons hésité à lancer tout de suite le projet de voie en site propre de la ligne C3. Mais cette voie-là se fera de toute façon un jour ou l'autre, parce que cela devient une réalité qui fait que sinon nous n'aurons pas la régularité sur la ligne C3 avec la circulation que j'évoquais tout à l'heure de 50 voire 60 000 personnes à certains moments.

Gérard COLLOMB : Il faut bien voir que dans le secteur nous allons faire Garibaldi et nous allons construire également – cela prend un peu de place – la tour Incity qui est lancée. Donc évidemment le fait d'avoir ces 2 équipements, déjà rien que les 2, c'est assez complexe à gérer, si nous en rajoutons un troisième, nous sommes morts, nous embouteillons toute l'agglomération. Nous allons donc essayer de séquencer dans le temps.

CIL Saxe – Brotteaux (Lyon 6^e) :

« La régularité du bus C3 (déjà défaillante) sera-t-elle impactée par la suppression de la trémie Garibaldi ? »

Et le CIL Voltaire – Part Dieu :

« Depuis plusieurs années, le CIL Voltaire – Part-Dieu demandait le réaménagement de la rue Garibaldi et l'effacement de son caractère autoroutier coupant le quartier en deux sur son parcours dans le 3^e arrondissement. Le projet qui a été présenté et soumis à la concertation doit répondre à cette demande. Cependant, les réponses apportées aux interrogations pressantes relatives aux conditions futures de circulation sont bien loin d'avoir apaisé toutes les craintes exprimées par les habitants. Le développement envisagé du secteur Part-Dieu, avec les ambitions qu'il affiche pour l'agglomération toute entière et les nouveaux besoins en déplacements induits par ce développement même, n'est pas étranger à cette situation.

- **Quels sont les moyens nouveaux en transports en commun déjà en cours d'étude pour accompagner, et même précéder, ce développement ?**
- **D'autres solutions sont-elles à l'étude qui permettraient des déplacements de masse sans encombrer la voirie de surface existante ? »**

Bernard RIVALTA : Oui. Simplement, il est hors de question de construire la rue Garibaldi sans penser aux transports en commun. Bien évidemment, dans tous les projets de la rue Garibaldi, il y a au moins une voie en site propre de chaque côté, ou au milieu peu importe. C'est le schéma qui est en train de se mettre en place, pour permettre la construction et l'utilisation des transports en commun, avec un nœud un peu spécifique autour de la gare de la Part-Dieu, parce que je pense qu'il faut couper un peu nos lignes de façon à ce qu'elles puissent, tout en passant par Garibaldi, desservir aussi la gare de la Part-Dieu et apporter effectivement une desserte majeure là-dessus. Sur la rue Garibaldi et l'inconvénient par rapport à C3 : il n'y en a aucun, puisque je vous rappelle que nous aurons des carrefours à feux et je vous rappelle que nous avons une priorité des transports en commun qui déclenche la priorité aux feux. Donc la suppression de la trémie Garibaldi n'a aucun impact sur C3.

Pour le reste, Garibaldi est bien effectivement dans nos plans et dans nos visées pour permettre d'améliorer la notion de transports en commun. Bien entendu, j'ai bien senti que dans la question, un « autre moyen de transport » cela s'appelait un métro. Le problème est qu'il n'y a pas de position théorique du métro face au tramway ou face au trolley etc. Il n'y a qu'une question d'utilisation, du nombre de transports sur cette ligne-là, qui nécessite des investissements qui doivent être faits. Je rappelle qu'avec 1 Km de métro, nous faisons à peu près 5 Km de tramway et avec 1 Km de tramway, nous faisons 4 Km de trolleybus en site propre. Après, si nous devenions un jour très riche – mais ce n'est pas tout à fait dans l'air du temps – nous pourrions faire beaucoup de choses. Mais là, il faut bien que nous gérons aussi nos affaires en fonction de ce que nous pouvons faire, parce que l'agglomération aussi est beaucoup plus large que la rue Garibaldi.

Pierre ABADIE : Je rappelle que la suppression de la trémie Garibaldi est liée bien sûr à l'aménagement de la rue Garibaldi et qu'actuellement, comme vous le savez, l'enquête publique est en cours et va durer jusqu'au 4 novembre. Je rappellerai que déjà plusieurs réunions publiques ont eu lieu, notamment dans cette salle ou à la Bourse du Travail, des ateliers de concertations ont eu lieu. La question récurrente qui venait était : « Pourquoi supprimer cette trémie et qu'est-ce qu'elle va engendrer ? ». Des simulations de fonctionnement ont été présentées à chaque fois et ont montré que cela fonctionnait. Donc il n'y a pas d'inquiétude à avoir de ce côté-là, cela fonctionnera. Mon collègue l'a rappelé, la ligne C3 continuera à bénéficier de la priorité aux feux donc l'impact sera mineur. Ce sera peut-être pendant la période des travaux et, Monsieur le Président l'a rappelé, nous évitons bien sûr de mettre tous ces travaux en même temps.

Gérard COLLOMB : Je dois dire que, comme vous le savez, il y a un feu juste devant la Communauté Urbaine. Donc les gens qui nous disent : « Mais vous allez mettre un feu, est-ce que cela ne va pas ralentir ? ». Oui, il y a un feu 200 m plus loin donc déjà nous sommes sur un système de feux. Simplement il s'agit de savoir si nous souhaitons avoir un ouvrage autoroutier ou un ouvrage un peu plus urbain. C'est le choix qui a été fait d'avoir un ouvrage un peu plus urbain.

Denis EYRAUD : La rue Garibaldi était un des rares endroits où, avant que nous contrôlions véritablement les vitesses, nous pouvions faire du 150 Km/h à l'intérieur de la ville. Ce n'est pas forcément une bonne chose.

Commission Piétons de l'UCIL :

« Le développement du vélo dans le Grand Lyon s'accompagne de plusieurs dysfonctionnements : utilisation des trottoirs, non-respect des feux, manque d'attention aux piétons par les vélos. Une

campagne d'information et de prévention s'impose pour redéfinir clairement et expliquer les règles de partage de la rue. Cette campagne doit être associée à une campagne d'éducation au niveau scolaire et d'information dans le monde universitaire fort utilisateur du vélo.

Des opérations préventives de contrôle du respect des règles sur les points sensibles (non respect des feux et des piétons au passage), le plan modes doux et les chartes Vélos et Piétons, remises à jours, doivent être popularisées.

Qu'envisagez-vous pour améliorer cette situation, souvent conflictuelle ? »

Gilles VESCO : Nous avons bien reçu votre courrier de la Commission Piétons et Vélos, auquel nous répondrons de manière encore plus circonstanciée. Comme vous le savez, la marche à pied est le premier mode de déplacement en ville et il ne cesse de progresser. Ce matin, certains d'entre vous ont assisté à un colloque où le représentant de la RATP, Georges AMAR, disait que les 2 modes de déplacement étaient en passe de devenir les baskets et le *smartphone*. C'est vous dire combien la marche à pied est de plus en plus importante : c'est 50 % de la part modale à Lyon et à Villeurbanne, sur le territoire des 2 villes centres de l'agglomération qui est aussi le territoire Vélo'V, et cela progresse. Vous en connaissez les bénéfices pour la santé, il y a des études qui sortent là-dessus, mais nous savons qu'un quart d'heure à une demi-heure de gym douce finalement par jour contribue vraiment à la santé non seulement publique mais privée. Donc elle fait du bien à la ville et à soi-même. Les piétons sont des usagers qui sont très vulnérables. La rue est à tout le monde et il faut la partager. Donc il s'agit bien de veiller à ce rééquilibrage de l'espace public en faveur des plus fragiles et du mode de déplacement le plus vulnérable.

Comme vous le savez, le code de la rue a instauré un principe de prudence qui dit que la raison du plus faible est la meilleure, est la plus forte et que nous prenons bien le point de vue du plus fragile pour juger et jauger des responsabilités des conflits sur l'espace public et aussi de l'aménagement de cet espace public. Aujourd'hui, ce que je dirais en tout premier lieu, en dehors de la promotion de cette pratique, je dis au passage que le Grand Lyon vient de sortir la carte qui s'appelle *Ma ville marchable, ma ville à pied*, pour bien montrer d'abord que c'est une ville marchable et que souvent la ville est plus petite que nous ne le croyons. C'est une carte qui est disponible sur le site du Grand Lyon et que nous avons présentée au public samedi avant-dernier pour la journée de la sécurité des déplacements sur la place Bellecour et qui montre, en minutes, le temps de parcours entre les différents pôles de centralité de Lyon et Villeurbanne. C'est édifiant, d'ailleurs nous pourrions vous en faire passer quelques-unes, mais je vous recommande d'aller la voir.

Le plan modes doux, les relations vélos / piétons : comme vous le savez, le trafic vélos a crû de près de 100 % depuis juste avant Vélo'V, c'est-à-dire entre 2004 et 1^{er} semestre 2011 nous sommes à 96 % de croissance du trafic vélos ; une part de vélos de plus en plus faible d'ailleurs, c'est-à-dire c'est une part qui décroît, qui a décréût en 10 ans de 30 %, est sur les trottoirs. Je dirais très simplement que l'objet principal de la politique mode doux et de la construction du réseau cyclable, des pistes et des bandes cyclables et également comme vous le savez en collaboration avec le réseau de transports en commun (puisque chaque fois qu'aujourd'hui nous faisons un tramway (que ce soit T3, T2, T4) nous mettons une bande cyclable, quand nous faisons un site propre bus (80 Km sur ce mandat) la moitié sont en cohabitation bus / vélos) le Président nous a donné la feuille de route suivante, d'éviter la mixité piétons / vélos. C'est le principe qui guide la construction de ce réseau cyclable. Cette politique consiste évidemment à faire descendre les vélos des trottoirs. Nous ne faisons que cela quand nous aménageons la voirie, quand nous la rendons plus confortable pour le trafic vélos et en plus c'est là où nous voulons les voir, parce qu'en plus ils pacifient le trafic donc c'est d'une pierre deux coups : non seulement nous ne nous cannibalisons pas entre modes doux et nous ne déshabillons pas Paul pour habiller Pierre, mais en plus nous sommes sur la voirie, c'est là où les piétons doivent avoir leur place. Nous aménageons, nous organisons le respect mutuel renforcé entre vélos et véhicules légers ou plus lourds. En tout cas l'objectif n'est évidemment pas 'chacun chez soi et bonjour chez vous', puisque la cohabitation reste quand même le sens de l'histoire, le partage de l'espace public, mais bien évidemment il faut sanctuariser les trottoirs et permettre le développement en toute sécurité de ce mode de déplacement qui est le mode de base et qui permet d'aller tout droit du point A au point B dans les conditions les meilleures.

Concernant l'accidentologie, il faut savoir que les conflits piétons / vélos ne représentent que 10 % des accidents où un vélo est impliqué, c'est-à-dire que c'est 80 % contre un véhicule léger, c'est 10 % contre un deux-roues motorisé, puis 11 % contre un piéton donc un accident piéton / vélo. Cela reste effectivement une dizaine ou une douzaine d'accidents annuels sur Lyon / Villeurbanne (qui est emblématique puisque c'est là où 75 % des accidents piétons ou vélos se produisent) sur une centaine d'accidents. Evidemment 10 de trop mais en tout cas ce n'est pas la majorité des conflits d'usage sur l'espace public entre piétons et autres modes de déplacement. Donc cette politique de développement du réseau cyclable, c'est 220 Km sur ce mandat, pour arriver à 520 km de réseau cyclable dans le Grand Lyon. Le plan modes doux, c'est 90 M€ comme vous le savez. Nous y comptons la quote-part des grands projets : Garibaldi, le tunnel modes doux de la Croix-Rousse et tout le réseau cyclable en mixité avec les transports en commun. Comme l'a rappelé le Président RIVALTA, quand nous construisons un pont à côté du pont Pasteur pour étendre le T1, évidemment nous y mettons du piéton et du vélo également. Tout cela est fait pour que cette cohabitation se passe de mieux en mieux. Les courbes sont en décroissance. Puis nous avons des campagnes régulières que vous pouvez voir sur les panneaux d'affichage réservés à la communication institutionnelle Lyon / Grand Lyon. Cet été nous avons eu une campagne de promotion de respect mutuel où nous demandons aux vélos de faire attention aux piétons et nous continuerons encore bien-sûr.

Gérard COLLOMB : Je veux faire passer un message parce que suite à votre question, je me suis fait passer l'accidentologie constatée au cours des derniers temps. Si vous avez un message à faire passer, c'est

qu'aujourd'hui ce qui est terrible, c'est l'accidentologie des deux-roues motorisés. Un point : les deux-roues motorisés représentent 0,5 % des déplacements et au cours de l'année dernière cela a représenté 37 % des tués et 34 % des blessés. Donc c'est d'une dangerosité absolument extraordinaire et puisque vous êtes de toute l'agglomération lyonnaise, plus nous allons sur la périphérie (où évidemment il y a des voitures qui circulent encore plus vite qu'au cœur de l'agglomération) et plus cette accidentologie augmente. Donc deux-roues motorisés, si vous êtes dans la périphérie pour vos enfants, vos parents etc., attention quand même, grand danger !

CIL des Etats-Unis (Lyon 8^e) :

- ***En ce qui concerne la future ligne forte A7 qui devrait rejoindre le prolongement de la ligne T1 de la station Debourg jusqu'à Villeurbanne, quel type de matériel sera choisi : tramway ou trolleybus, en sachant que les habitants du 8^e militent pour le tramway ?***
- ***Quel calendrier ? »***

Gérard COLLOMB : Cela dépendra effectivement des études. Aujourd'hui nous avons prolongé jusqu'à Debourg. Nous sommes en train – les gens du 8^e le savent – de faire le prolongement sur Henri Barbusse où nous avons écroulé des maisons pour faire une voirie, de manière justement à amorcer le prolongement A7.

CIL de Monplaisir (Lyon 8^e) :

« Avec la mise en place du plan ATOUBUS, la ligne de bus n°9 a été supprimée et le couloir à contresens de l'avenue des Frères Lumière est devenu sans utilité précise entre la Manufacture des Tabacs et la place Ambroise Courtois. Le CIL de Monplaisir, qui souhaite notamment un élargissement du trottoir nord et une requalification de cette portion de voirie dans le cadre d'une concertation avec les habitants, demande, dans cette perspective, quels aménagements sont prévus par la ville et à quelle échéance ? »

Gérard COLLOMB : Madame Valérie PHILIPPON-BERANGER est justement en train de faire une étude sur ces secteurs pour savoir quelles réalisations nous pouvons effectivement proposer, sachant que je suis d'accord avec le constat : depuis qu'il n'y a plus la ligne de bus, cela fait un peu curieux de voir une ligne vide et non utilisée. Donc il va falloir que nous réfléchissions assez rapidement sur ce que nous souhaitons faire dans ce secteur, en correspondance avec la mairie du 8^e et avec les habitants.

Denis EYRAUD : Le CIL du Point du Jour (Lyon 5^e) :

« Le tram-train doit permettre une diminution de la circulation pendulaire de l'ouest lyonnais dans le 5^e arrondissement : Calendrier de mise en service ? Avancée des travaux ? »

Gérard COLLOMB : Comme vous le savez, ce n'est pas le Grand Lyon qui fait le tram-train mais la Région. Ce tram-train connaît un certain nombre de difficultés apparemment entre le matériel puis les infrastructures sur lesquelles roule le matériel. Monsieur RIVALTA, lorsque nous soudions les rails du tramway, attirait notre attention sur l'importance, avant de regarder quels sont les matériaux que nous mettons sur une infrastructure, de penser à regarder si effectivement cette infrastructure est bien adaptée. Donc apparemment ils ont un an de retard. J'espère que ce ne sera pas plus.

CIL de Cusset (Villeurbanne) :

« Stationnement et modes doux : Le problème de stationnement en ville est général, mais il a été révélé d'une manière plus particulière et prégnante sur Villeurbanne à l'occasion des concertations sur la requalification du cours Emile Zola. Si le stationnement des voitures venant de l'extérieur peut être amélioré par de nouveaux parcs relais, le stationnement des résidents pose un tout autre problème. En effet beaucoup d'immeubles (du cours Emile Zola par exemple) sont anciens et ne possèdent pas de parking ou de garage. Les habitants stationnent sur la voirie, voire sur les trottoirs, en cas de stationnement pendulaire. Si l'on veut tout à la fois réduire le stationnement et favoriser les modes doux, il est nécessaire que l'étude de requalification apporte des solutions réalistes, efficaces et économiques : création de zones de stationnement à proximité des habitations, etc. Quelles sont les orientations du Grand Lyon dans ce domaine ? »

Gérard COLLOMB : J'espère qu'elles sont compatibles avec celles de Villeurbanne. C'est un problème réel. A partir du moment où sur Zola nous voulons requalifier, resserrer, etc., forcément cela pose des difficultés pour le stationnement. Moi j'ai une toute petite expérience en tant que Maire du 9^e arrondissement, que je continue à suivre d'assez près, sur un certain nombre de décideurs locaux qui à un moment donné voulaient dans la Grande Rue de Vaise mettre tout et son contraire. Mais quand vous voulez mettre tout et son contraire, cela ne marche pas donc à un moment donné il faut faire des choix et ne pas laisser entendre aux gens que vous ferez tel choix mais qu'après vous aurez aussi le confort que procure un autre choix, puis encore un troisième truc de confort. Non, c'est un choix quelque part. Donc il faut choisir en toute conscience. C'est pour cela je dis quelque fois moi, avant de choisir, regardons un peu l'équilibre des choses et ne pas être dans tout ceci. Quand je vous disais tout à l'heure que dans la concertation il y avait plusieurs phases éventuellement, il y a tous ceux qui se sont précipités pour dire : « Il ne faut plus de stationnement », puis après il y a tous ceux qui, la concertation ayant bien abouti et le problème du stationnement n'ayant pas été traité, disent : « Oui, mais et le problème du stationnement, vous en faites quoi ? ». Alors après, le problème du stationnement résident est quelque chose que nous pouvons étendre.

Je sais que par exemple à Villeurbanne, il va y avoir vers le TNP, je l'espère derrière là, un peu de stationnement payant. J'en serai fort heureux, parce que nous finançons un parking qui aujourd'hui est vide. Evidemment, le parking à côté est gratuit ! Donc tant que le parking est gratuit, je ne vois pas pourquoi les gens descendraient dans le parking LPA pour payer.

J'ai cela quelquefois sur Oullins etc. Les gens veulent bien les parkings, mais évidemment les parkings il faut les payer un peu, donc après ils préfèrent se débrouiller sur le stationnement sauvage. Grave problème, complexe.

Association de Serin et du quai Gillet (Lyon 4^e) :

« Le stationnement est toujours le point noir du quartier de Serin et du quai Gillet. Vu le nombre de places qui vont être supprimées au cours de la rénovation des quais, nous souhaiterions savoir quand le stationnement résident va être mis en place et de quelles mesures de police il va être accompagné. Nous insistons sur l'urgence de cette mise en place, le quartier étant depuis longtemps au bord de l'asphyxie. »

Gérard CLAISSE : C'est effectivement la solution à plusieurs des dysfonctionnements du quartier, puisque ce sera le moyen d'éviter les voitures ventouses, ce sera la possibilité d'avoir une rotation des véhicules en stationnement. Puis surtout, de permettre aux riverains de trouver des places, grâce à la vignette résident, avec une priorité et un avantage pour ceux qui habitent dans la proximité. Mais pour que cela soit possible, il faudra attendre le moment où seront livrés les aménagements, parce que le faire en anticipation ne serait pas fonctionnel et en plus générerait de mauvaises habitudes. Donc il faut attendre 2014 et à ce moment-là la totalité sera équipée comme convenu. Cela a déjà été étudié mais l'étude va se compléter. A ce moment-là, bien évidemment, il faudra qu'il y ait un contrôle. Pour que le stationnement payant rende son efficacité, son bénéfice, il faut qu'il soit contrôlé. Donc tout cela va se mettre en place en 2014.

CIL de Vaise (Lyon 9^e) :

- **« Pour l'utilisation des vélos personnels, quelle est l'offre de stationnement dans la rue, dans les parkings ouverts au public (tarif, protection contre le vol) ? En matière de construction d'immeubles d'habitation et de bureaux, existe-t-il des incitations à la création d'emplacements pour les vélos ? »**
- **« Les deux roues comprennent également les motos et les scooters qui sont à la fois pratiques, rapides et faciles à garer et contribuent ainsi au désengorgement de la ville. On leur reproche souvent leur stationnement anarchique. Quelles sont les possibilités de stationnement spécifiques qui leur sont offertes, tenant compte également des problèmes fréquents de vol ?**
- **De façon générale, pour l'ensemble des utilisateurs de deux roues, l'action pédagogique est-elle suffisante ? Cette action pédagogique devrait être menée dès l'école et devrait avoir pour but d'apprendre à craindre l'accident, la peur du gendarme n'étant pas suffisante. »**

Gilles VESCO : Effectivement le stationnement est un frein principal à l'usage du vélo et les deux-roues, sur lesquels roule le plan modes doux, c'est le réseau et le vélo. Quand je dis le vélo, ce sont les services vélos. Quand je dis les services vélos, c'est le stationnement. Vélo'V a réglé la question pour les 4 000 Vélo'V mais il s'agit de continuer maintenant à renforcer cette notion de stationnement sécurisé. 2 types de stationnement sont développés :

- Il y a les arceaux que vous connaissez en surface, les petits potelets Wilmotte que nous étendons et implantons sur le Grand Lyon à concurrence de 1 000 par an. Il y en avait déjà 4 000 en début de mandat, plus 6 000, cela fera 10 000.

- Puis pour le stationnement sécurisé : une politique qui vise à la fois les lieux d'intermodalité (les parcs relais et les gares) et à la fois les stationneurs (les parkings en ouvrage) pour le résidentiel ou le lieu de travail ou d'études. Sur les parcs relais et les gares, nous sommes allés voir le Président Rivalta. Nous avons listé une douzaine de parcs relais (et Vaise en fait partie) pour commencer. A terme, nous les équiperons dans leur totalité. Donc la gare de Vaise fait partie des sites en cours d'étude pour le déploiement d'une centaine de places vélos qui seront dans un local fermé, équipé, surveillé, accessible par badge grâce à la carte d'abonnement Técély. Nous allons voter en novembre les conditions que nous proposons au conseil syndical du SYTRAL d'adopter notamment tarifaires, qui seront très modiques et qui permettront à un usager cycliste de disposer son vélo dans cette douzaine de parcs relais, et plus pour suivre.

Sur le stationnement des constructions privées : vous savez que dans le PLU, l'article 12 fixe à 1 % de SHON minimum dans les constructions neuves. Il est prévu d'augmenter à 2,5. La Ville de Paris est déjà à 2,25. Il est prévu de faire encore mieux.

Pour les parcs privés, nous discutons avec les stationneurs type LPA pour un tarif.

Paysages – Espaces verts – Patrimoine

UCIL :

« Quel est l'avenir du Palais Saint-Jean, à l'entrée du Vieux Lyon, bâtiment de grande qualité patrimoniale appartenant à la Ville de Lyon et remarquablement placé ? »

Gérard COLLOMB : Sur le Palais Saint-Jean, il y a un projet qui est porté par les biennales (biennale de la danse et biennale d'art contemporain) pour en faire le lieu à la fois d'animation et en même temps de conception des biennales. Donc comme la ville ne peut pas être présente sur tous les fronts, nous avons dit à la directrice de la biennale, qui a beaucoup de talent, d'aller regarder du côté du mécénat privé pour porter la plus grande partie de ce projet. Pour ce qui concerne la Ville de Lyon, nous allons rénover toutes les façades du Palais et pour ce qui concerne le Grand Lyon, nous allons réorganiser l'ensemble des abords du Palais Saint-Jean et de la Cathédrale. En particulier, il faut que le Conseil Général pour cela nous cède le petit parc archéologique qui est vraiment dans un piteux état et que nous sommes prêts à insérer sur un projet d'ensemble de réaménagement des abords de la Cathédrale.

La Maison du Chamarié, il y a quelques projets aujourd'hui privés. J'ai dit qu'on aille voir d'abord la Renaissance du Vieux Lyon et l'ensemble des acteurs locaux et que je prendrai des décisions en fonction de ce que ceux-ci pourront me dire.

Denis EYRAUD : Sur cette Maison du Chamarié, la Renaissance du Vieux Lyon faisait remarquer que *« l'entretien de la cour n'était pas assuré »*.

Gérard COLLOMB : C'est pour cela que je souhaite trouver une destination. Vous savez que pendant longtemps nous avons caressé le projet d'accueillir les vins du Beaujolais, mais les choses étant ce qu'elles sont...

CIL Saxe – Brotteaux (Lyon 6^e) :

« Quel est le devenir du bâtiment de l'ancien Muséum d'Histoire Naturelle, dit Musée Guimet ? »

Gérard COLLOMB : Pour le moment, nous n'en sommes pas là. D'abord il faut que nous finissions, enfin quand je dis 'nous', que le Conseil Général finisse le Musée de la Confluence puisqu'il va y avoir transfert à un moment donné. Puis ensuite, parmi les usages, il y a eu des tas de projets du style boîte de nuit, dancing géant ou je ne sais pas trop quoi, qui avaient 2 inconvénients majeurs :

- Premièrement cela pouvait évidemment être un peu bruyant.
- Deuxièmement surtout, il n'y a aucune place de stationnement aux abords donc à mon avis ce n'est pas l'usage qui convient.

Aujourd'hui nous sommes plutôt en train de discuter avec Bruno BONNEL et d'autres acteurs économiques, sur un endroit qui serait dédié à des nouvelles technologies du style robotique, que nous voulons lancer dans l'agglomération lyonnaise.

AGUPE (Sainte-Foy-lès-Lyon) :

« Nous avons appris la mise en place d'un projet Nature Yzeron aval, concernant, entre autres, la commune de Sainte-Foy-lès-Lyon. Cette décision prise, quels sont les étapes et le calendrier d'un tel projet ? »

Gilles ASSI : Effectivement cela ne concerne pas uniquement Sainte-Foy mais cela concerne Oullins et la Mulatière tout autant. Ce dernier projet Nature, qui est le 14^e, permet de continuer à faire le ring des projets Nature sur la Communauté Urbaine. Il a comme caractéristique d'être le premier projet Nature en milieu pratiquement urbain, donc il est intéressant. Le cabinet d'études vient d'être choisi. La deuxième réunion va se dérouler et l'AGUPE est d'ores et déjà invitée à participer, comme les autres, parce que là aussi nous sommes dans une démarche 'grenellienne' et de concertation.

Association Cadre de Vie et Patrimoine de Villeurbanne :

- ***« A quand l'affectation d'une partie des bâtiments de l'usine Tase à un projet patrimonial autour de l'industrie textile ? »***
- ***A quand un lieu permettant de présenter au public les machines industrielles ayant fait la renommée de l'industrie textile de l'agglomération ? »***

Gérard CLAISSE : Nous avons tellement un dialogue étroit sur le Carré de Soie avec les associations, je pense qu'ils connaissent déjà au moins en partie la réponse. Simplement rappeler que nous avons à ce jour sauvé un des métiers à dentelle qui était sur Villeurbanne, qui a été rapatrié sur le site du Carré de Soie et qui est stocké pour l'instant dans un lieu mais que bien évidemment, à la demande de Villeurbanne, ceci a été fait. Nous n'avons pas pris l'engagement à ce jour de développer un lieu consacré à l'histoire industrielle textile ou plus large de l'agglomération lyonnaise sur le Carré de Soie et en tout cas pas forcément sur l'usine Tase.

Je rappelle que l'usine Tase est propriété de 2 propriétaires privés : donc Bouwfonds Marignan d'un côté. Nous avons donc la semaine dernière lancé les travaux de confortement et de réhabilitation de l'usine. L'objectif de Bouwfonds est de trouver un repreneur pour son usine et y développer les 8 500 m de bureaux qui peuvent être développés dans cette usine. Pour l'instant Bouwfonds Marignan est en prospection, rien n'est encore définitif.

Reste l'aile est de l'usine qui va être conservée, qui est elle-même propriété d'un autre propriétaire privé qui occupe une partie de cette usine mais nous sentons bien qu'il y a des possibilités de redéploiement de l'activité de cette usine. En tout cas ce n'est pas à la collectivité d'en décider.

Dans le cadre de la réflexion qui a été menée avec un certain nombre d'acteurs sur « l'esprit des lieux du Carré de Soie », la demande d'un lieu permettant la mise en valeur de l'histoire industrielle lyonnaise a émergé fortement de la part de certaines associations, du fait de la richesse patrimoniale de ce site en matière industrielle. En réponse à ces attentes, cette idée est en train d'être travaillée par les veilleurs de la Direction de la Prospective et du Dialogue Public, non pas dans le cadre d'une étude préalable, mais dans le cadre tout simplement de voir quel

contenu cela pourrait avoir, quels programmes pourraient être développés, quelles préconisations pourraient être faites. En tout état de cause bien évidemment un tel projet ne pourra voir le jour que s'il a une viabilité économique aussi bien en termes de fonctionnement qu'en termes d'investissement. Et comme nous n'en sommes absolument pas là aujourd'hui, il faut travailler dans cette perspective-là.

Gérard COLLOMB : Pour être plus clair, il n'y a aucun musée évidemment qui est rentable aujourd'hui. En général, un musée, sur les visiteurs, cela finance 20 % de son fonctionnement. Donc cela demande de trouver les 80 %. Ce n'est évidemment pas le Grand Lyon qui va mettre les 80 %. Ce ne sera pas la Ville de Lyon non plus, ce n'est pas sur le territoire de la ville. Evidemment il y a ce musée du textile extrêmement intéressant, mais il y a le musée de l'électricité à Pollionnay extrêmement intéressant aussi, il y a le musée de la médecine très intéressant aussi.

Aujourd'hui, l'ensemble des structures, mis à part la Ville de Lyon, se retirent très largement de tout le financement de la culture. Donc évidemment, nous ne pourrons pas porter de manière isolée l'ensemble des projets culturels, aussi intéressants puissent-ils être.

Je préfère le dire parce que, comme après en général les gens se retournent vers le Maire de Lyon, nous ne pouvons pas tout financer, c'est clair, sauf à augmenter de manière drastique les impôts des habitants. Donc la commune de Vaulx-en-Velin a peut-être des projets là-dessus.

Concertation – Propreté – Sécurité

Denis EYRAUD : De nombreux CIL se plaignent d'une insuffisance de nettoyage des rues et de manque chronique de sanitaires publics, l'UCIL vous demande :

« Où en est le projet de centre d'appels et de gestion des demandes et réclamations du public au niveau du Grand Lyon (que nous appelons GRECO), projet lancé en octobre 2005 et toujours pas opérationnel ? L'UCIL fonde beaucoup d'espoir sur ce dispositif qui permettrait aux habitants et à leurs associations de signaler plus simplement les problèmes constatés. »

Gérard CLAISSE : Réponse rapide et claire : ouverture en septembre 2012 du centre d'appels ou de contacts plus généralement, qui permettra de répondre à l'ensemble des demandes d'intervention, doléances, réclamations sur le périmètre que nous allons appeler 'cadre de vie' des compétences du Grand Lyon, c'est-à-dire voirie, propreté, nettoyage bien sûr, ramassage des ordures ménagères, eau, assainissement. Donc ouverture du centre d'appels en septembre 2012, sans publicité grand public pour le démarrage puisque nous allons mettre ce centre d'appels en priorité à disposition des communes et des associations, histoire de le roder dans un premier temps, de faire en sorte que l'articulation avec les compétences 'cadre de vie' des communes (qui sont les espaces verts, les tags, enfin la propreté verticale) se coordonnent.

Vous savez que la Ville de Lyon a ouvert un service qui s'appelle 'gestion de la relation à l'usager' que vous aurez en direct sur le site Internet 'Lyon en direct' très prochainement, qui va permettre une transmission en temps réel, quel que soit le centre d'appels utilisé ou le canal utilisé, des récriminations qui arriveront à la Ville de Lyon : concernant les compétences du Grand Lyon, elles seront basculées directement sur GRECO et inversement si elles arrivent au Grand Lyon et qu'elles concernent les compétences de la Ville de Lyon, elles seront basculées directement sur GRU. Je remercie Benoît QUIGNON qui dès son arrivée, a réactivé ce projet GRECO. Il s'agit de le développer avec un certain nombre de communes, donc ce qui va se passer avec la Ville de Lyon demain se passe avec la Ville de Saint-Priest, avec la Ville de Bron, de Villeurbanne, pour que progressivement l'ensemble des communes puissent se doter de dispositifs équivalents, de telle sorte que nous puissions répondre à ces demandes.

Propreté : si cela arrive par une ville, ce sera transféré à la direction de la propreté au Grand Lyon en temps réel et basculé sur la subdivision compétente, qui répondra et interviendra rapidement. Je crois que ce sera un outil pour améliorer l'ensemble du traitement des plaintes et réclamations pour être à la fois plus réactifs tout en précisant qu'il y a une très grande réactivité. Bruno COUDRET pourrait nous donner des chiffres des services du Grand Lyon sur les demandes d'intervention : je crois que nous solutionnons ou nous répondons à peu près dans l'ordre de 80 % des demandes sont traitées dans les 48 heures.

Gérard COLLOMB : Sachant que nous avons quelques problèmes récurrents sur la propreté, du genre crottes de chien par exemple, etc. Nous avons tout fait : les campagnes de propreté, la mise à disposition de sacs etc. Quant à verbaliser, Madame MERCIER me disait ce matin que 17 personnes pour le territoire de la Ville de Lyon sont consacrées uniquement aux chiens, pour évidemment un rapport qualité / prix qui laisse un peu à désirer, j'allais dire !

UCIL:

« De nombreuses associations, dont les CIL, bénéficient de la mise à disposition gratuite de salles municipales pour tenir leurs assemblées générales, organiser une conférence ou tenir une réunion. Cette aide en nature est extrêmement utile à la vie associative. Là où elles existent, les maisons des associations municipales offrent ce service. Toutefois, depuis quelque temps, il est demandé aux associations, comme condition pour obtenir cette possibilité d'occupation ponctuelle, de justifier de la souscription d'une assurance de responsabilité locative, ce qui va bien au-delà de l'assurance en responsabilité civile que souscrivent déjà avec difficulté ces associations. Chaque immeuble abritant une

salle d'usage partagé étant un cas particulier, il est souvent complexe et coûteux d'obtenir une extension d'assurance pour une réunion, ce qui limite l'accès à ces salles municipales. Il nous apparaît que la commune, qui met gratuitement une salle municipale à la disposition d'une association pour l'intérêt public de l'action bénévole de ses membres au service de leurs concitoyens, devrait naturellement prendre en charge les risques liés à ce prêt, sinon à quoi bon réaliser des maisons des associations ? »

Gérard COLLOMB : Il m'a été dit que cela n'a pas bougé depuis 1995, donc je vais vérifier. Donc je regarde ce problème qui évidemment est un problème important.

Commission propreté de l'UCIL :

« L'UCIL et les CIL pourraient-ils être associés à la prochaine « Faites de la Propreté » en 2012 ?

L'UCIL, par un stand, pourrait être un relais d'information auprès des habitants. Les CIL pourraient organiser ponctuellement et localement des actions invitant les habitants et les jeunes à participer activement au maintien de la propreté de leur environnement (avec l'aide concrète du Grand Lyon). »

Gérard COLLOMB : Rapprochez-vous de Bruno COUDRET donc c'est d'accord y compris dans les arrondissements.

CIL Saxe - Brotteaux (Lyon 6^e) :

« Quelle est la 1^{ère} évaluation de la Charte sur la Vie Nocturne ? »

Jean-Louis TOURAINE : C'est le tout début puisque la Charte a été signée le 20 mai 2011. Le premier mois, il y a eu 54 établissements qui ont été validés sur les 62 demandeurs. De fait, nous maintenons l'idée qu'il faut que les établissements remplissent un nombre de conditions importantes pour être validés. Ce nombre va aller en augmentant mais là il se fait progressivement. Il faut considérer qu'il y a à peu près le quart des établissements aujourd'hui qui est ainsi porteur de cette charge. Les autres, soit doivent le demander spécifiquement, soit doivent améliorer leurs conditions de fonctionnement, pour pouvoir bénéficier de ce label. Il y a 2 réunions qui sont prévues qui vont permettre de faire un bilan plus complet et de développer les conditions de fonctionnement pour l'année 2012. Je voudrais juste à cette occasion rappeler un dispositif que nous avons mis en place cet été, un arrêté qui contrôle et limite la vente d'alcool dans les épiceries nocturnes, qui a eu un effet tout à fait bénéfique sur la diminution des nuisances liées à l'alcoolisation notamment sur la voie publique. Donc l'association de la Charte pour les établissements et de l'absence de vente la nuit en été d'alcool sur l'espace public ou dans les épiceries nocturnes, contribue à rendre la nuit estivale à Lyon un peu plus tranquille.

Denis EYRAUD : Le seul problème, c'est que quand cela s'arrête au milieu de l'avenue de Saxe, ceux de gauche ne peuvent pas vendre d'alcool mais ceux de droite oui. Donc il suffit de traverser la route.

Jean-Louis TOURAINE : C'est tout Lyon. L'arrêté n'est pas limité à un périmètre, il s'étend sur la totalité de la Ville de Lyon pendant toute la période estivale et l'an prochain davantage même que la période estivale.

CIL Centre - Presqu'île (Lyon 2^e) :

« Le Comité Centre – Presqu'île demande que soient systématiquement formalisées les phases finales et les conclusions des réunions de concertation organisées par le Grand Lyon ou les communes sur les divers projets d'aménagement urbain. Un bilan de la concertation devrait être réalisé, publié et restitué lors d'une réunion publique (propositions faites, ce qui a été retenu, ce qui n'a pas pu l'être). Un suivi des résultats de cette concertation devrait également être mené. »

Ils donnent comme exemple le projet de réaménagement de la place des Jacobins pour lequel Centre – Presqu'île a fait des propositions précises.

Gérard CLAISSE : C'est à peu près ce qui est déjà fait sur la plupart des projets en concertation, alors peut-être pas dans l'esprit de formalisation complètement aboutie que vous attendez, mais nous sommes toujours dans des processus où à un moment donné, à l'issue de la concertation, il y a une phase de restitution et une phase de formalisation de ce qui est pris en compte et de ce qui n'est pas pris en compte à travers la présentation du projet ou de la politique publique qui a été soumise à la concertation. Alors je pourrais tous les détailler et prendre à témoin tous les CIL, depuis le début du mandat, c'est ce que nous avons fait, pas forcément systématiquement sur tous les projets mais sur la plupart des grands projets que nous avons soumis à concertation, que ce soit Rives de Saône, que ce soit le tunnel de la Croix-Rousse, que ce soit l'avenue Garibaldi, que ce soit le cours Emile Zola, que ce soit les différentes places, le parc public Blandan, le parc du Vallon etc.

C'est ce que nous avons fait y compris d'ailleurs sur Jacobins, quand bien même nous n'avons pas formalisé un compte rendu de la concertation, mais dans la réunion publique que nous avons organisée (en juin, me semble-t-il) une partie du PowerPoint qui vous a été présenté a bien mis en évidence l'ensemble des éléments issus de la concertation qui ont été pris en compte et qui ont modifié le projet.

Je ne veux pas tous vous les redonner, mais c'est à la fois :

- Le déplacement de la station de taxi et du stationnement voitures particulières ;
- Le changement de la végétalisation de la place avec augmentation du nombre d'arbres dans certains coins et diminution dans d'autres ;
- La révision de la hauteur des arbres pour garder des vues plus agréables ;
- La question de la piste cyclable qui a été retravaillée ;

- La question des banquettes qui ont été transformées finalement en banc, lesquels bancs ont été coupés en 2 pour y mettre des accoudoirs ;
- La question du choix du revêtement pour éviter les skates parce qu'il y avait la crainte que cette place soit dégradée très rapidement par les skates...

Il y a eu toute une série d'éléments qui vous ont été présentés en réunion finale. Après, il faut savoir aussi garder du temps aux services. Je ne peux pas demander aux services du Grand Lyon, qui consacrent déjà énormément de temps à ces dispositifs, de tout coucher par écrit, formaliser, synthétiser. C'est un travail important. A un moment donné il faut aussi qu'ils passent à la réalisation. Donc que nous formalisons les choses dans le cadre de délibérations du Grand Lyon, c'est ce que nous faisons actuellement. Que nous ayons des comptes rendus de l'ensemble des ateliers et des réunions publiques, c'est ce qui est fait, c'est mis en ligne sur le site Internet. S'il faut dédier un document particulier pour tirer le bilan de la concertation et avoir un document broché, nous ne saurons pas toujours faire. Donc il me semble que la présentation du projet définitif vaut acte d'engagement. Quant au suivi, nous mettons en place, sur les grands projets, des comités de suivi participatif. C'est le cas sur Confluence, c'est le cas sur Carré de Soie, c'est le cas sur la Duchère, c'est le cas sur le tunnel, c'est le cas sur Mermoz, c'est le cas sur l'espace public Mazagran. Le suivi, c'est le contrôle de la réalisation des travaux et de la bonne exécution du projet. Voilà, donc je pense que tout cela peut progresser mais il faut aussi laisser du temps aux services pour qu'ils fassent et mettent en œuvre.

CIL Mermoz – Laënnec – Transvaal (Lyon 8^e) :

- *« Insuffisance de bancs pour le déplacement des personnes âgées.*
- *Problème général de propreté des rues.*
- *Absence de toilettes publiques. »*

CIL Saint-Just – Saint-Irénée – Fourvière (Lyon 5^e) :

- *« Fourvière accueille plus d'un million de visiteurs par an (pèlerins, touristes, curieux français et 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 du laisser aller. Une fontaine d'eau potable serait la bienvenue. »*
- *« Deux aménagements verts sont prévus côté Saône et coté Rhône à l'entrée du tunnel semi-piétons de la Croix-Rousse. Est-il prévu des sanitaires dans ces espaces verts ? »*

CIL de Vaise (Lyon 9^e) :

- *« Les toilettes publiques sont très rares et sont notamment inexistantes dans les nouveaux jardins publics récemment créés (jardin Cottin, jardin Roquette dans le 9e) qui accueillent des enfants. Qu'est-il envisagé pour éviter aux Lyonnais d'enfreindre les règles relatives à l'hygiène et aux bonnes mœurs ? »*

CIL Point du Jour Lyon 5^e) :

- *« Le manque de toilettes et de corbeilles de propreté (notamment à côté d'abribus proches des établissements scolaires) donne une mauvaise image de la ville. Qu'est-il proposé pour changer cette image ? »*

Et ils ajoutent :

- *« Problème de la collecte des encombrants : certaines personnes, en raison de leur âge ou de leur situation (précarité), n'ont pas les moyens d'apporter leurs encombrants sur les lieux dédiés aux bennes mises à disposition périodiquement. Que leur proposez-vous ? »*

Bruno COUDRET : Je voudrais simplement signaler à l'ensemble des CIL que la demande du Président qui avait été un rapprochement qui nous permette entre la Ville de Lyon et le Grand Lyon de mieux travailler en matière de propreté, s'est concrétisé par la signature de la première convention qualité propreté. Elle sera signée entre Jean-Louis TOURAINE et Thierry PHILIP.

Beaucoup de membres des CIL ont participé aux visites de quartier et nous avons donc identifié grosso modo 5 points noirs par arrondissement, donc cela fait une quarantaine de points noirs qui vont être suivis pendant 6 mois à 1 an. Puis nous passerons à d'autres points noirs en espérant que d'une part, le rapprochement de travail avec la Ville de Lyon nous permette notamment avec Isabelle MERCIER, de pouvoir faire un peu plus de verbalisation quand nous avons nettoyé et que nous avons réussi à régler les problèmes des dépôts sauvages qui est un des fléaux. Le deuxième gros fléau et de loin, c'est celui des déjections canines. A la demande du Président, nous allons sans doute tester un nouveau dispositif. Vous savez que les motocrottes ont disparu. C'était une invention parisienne mais comme le disait le Président pour l'étalement urbain, nous avons plutôt le résultat d'étalement nous aussi, qu'il était moins urbain mais tout aussi réel. Donc nous allons sans doute passer à un dispositif d'intervention rapide mais avec de l'eau, que nous allons tester pour essayer d'améliorer cet aspect-là.

Sur les corbeilles à installer près des écoles, je précise que c'est totalement interdit à cause de Vigipirate. Donc, nous avons interdiction de la part de la Préfecture d'installer des corbeilles dans un rayon de moins de 100 m des écoles.

Simplement dernier point sur la collecte en porte à porte des encombrants pour les personnes âgées. Je rappelle que le dispositif général, c'est les déchetteries. La Ville de Lyon, elle, met à disposition une fois par mois dans les arrondissements des bennes de collecte. Evidemment ce n'est pas de la collecte en porte à porte mais comme j'ai l'habitude de dire à ceux qui nous signalent le problème au moment où il y a besoin de se débarrasser de l'objet, je n'ai jamais entendu personne nous interpeller lorsqu'elles achetaient un bien, sur les difficultés qu'elles avaient à se le faire amener. Je rappelle systématiquement que s'agissant des déchets électriques et électroniques, il y a la règle du 1 pour 1 qui s'applique, c'est-à-dire que quand vous achetez un futur déchet électronique (c'est-à-dire un

frigo ou autres), le fournisseur se doit obligatoirement de le reprendre. En fait, ce n'est pas à la Ville à venir mettre en place un système pour les D3E (les déchets électriques et électroniques) ou au Grand Lyon, c'est normalement les fournisseurs quand vous achetez un nouveau dispositif.

Isabelle MERCIER : Oui, simplement pour dire qu'actuellement nous avons un parc de 153 sanitaires sur la Ville de Lyon. Certains vont être déplacés pour être remplacés par des toilettes nouvelle génération. Pour ceux que nous allons déposer et qui sont néanmoins utilisables, nous allons étudier les demandes que vous avez faites dans les secteurs de Vaise, Saint-Just, Mermoz et Point du Jour, pour voir si nous pouvons les réimplanter pour compléter l'offre. Indépendamment de ce parc existant, vu qu'il y a de plus en plus de demandes en termes de sanitaires, nous allons étudier la possibilité d'en ajouter puis nous verrons, arrondissement par arrondissement, en contactant évidemment les conseils et les élus des arrondissements, où il y a lieu d'en rajouter. Mais pour cela, il faut faire une étude puis passer un marché évidemment pour acquérir ces édicules.

Gérard COLLOMB : Le problème évidemment, c'est que les toilettes, soit c'est un entretien style Decaux en appel d'offres de délégation de service public et cela coûte cher ; soit c'est la Ville qui entretient, mais cela veut dire qu'il faut faire passer des équipes à peu près toutes les 2 heures si vous voulez qu'elles soient efficaces, autrement cela devient un lieu où vous avez l'édifice mais que plus personne n'ose utiliser. Donc cela a quand même un coût assez important.

Denis EYRAUD : Il est certain que nous augmentons énormément la fréquentation touristique de Lyon et tout le monde s'en réjouit. Il n'empêche que quand nous amenons des cars de touristes, il faut avoir des endroits où leur permettre de se soulager.

Gérard COLLOMB : En général ce ne sont pas eux qui posent le plus de problèmes, parce que le touriste qui est arrivé jusqu'à Lyon en général a les moyens de se payer un café. Les problèmes de propreté sur la voie publique sont des problèmes un peu plus complexes.

La Renaissance du Vieux Lyon (Lyon 5^e) :

- **Sécurité** : « *Le Vieux Lyon a fait l'objet, depuis un an, d'incidents de diverses gravités occasionnés par des groupes identitaires parfaitement identifiés (agressions, bagarres, dégradations à visées antisémites). Ces actions sont intolérables. Quelles mesures la municipalité envisage-t-elle de prendre en liaison avec les services de l'Etat ?* »
- **Occupation de l'espace public** : « *Depuis de nombreuses années, nous demandons qu'un marquage au sol de l'emprise des terrasses soit effectué dans l'ensemble du Vieux Lyon pour couper court à toute contestation. Pourquoi ces demandes sont-elles restées sans effet ?* »

Gérard COLLOMB : Sur l'aspect des problèmes de sécurité de manière générale, c'est un problème identitaire qui est posé. Evidemment, cela échappe un tout petit peu à la décision du Maire de Lyon. C'est le Préfet, et nous avons même à Lyon un Préfet chargé de la sécurité. Donc c'est lui qui à un moment donné se charge d'interdire éventuellement certains groupuscules. Je pense que cela se fait en liaison avec le ministre de l'Intérieur.

Sur l'insécurité de manière plus générale sur le Vieux Lyon, nous avons quand même pas mal progressé. Nous avons installé par exemple un système de vidéo-protection qui fonctionne un peu, qui nous permet – parce-que évidemment ce n'est pas tout de suite forcément en temps réel – de voir un peu les mouvements de foule, les rixes etc. et donc de pouvoir agir un peu préventivement et, ensuite, de résoudre surtout beaucoup de cas et donc de faire en sorte que l'impunité ne soit pas assurée. Vous vous souvenez par exemple de cette affaire où quelqu'un avait été poignardé à la sortie d'une boulangerie. C'est grâce à la vidéo-protection que nous avons arrêté ceux qui effectivement avaient été coupables de cet acte.

Donc sur le Grand Lyon comme ailleurs, nous essayons de prendre en compte ceci. Sur les problèmes de terrasse, ce qui nous est dit, c'est que nous ne pouvons pas les marquer de manière définitive puisque, en fonction des changements de lieu, d'affectation etc., si nous marquons sur la chaussée, cela ne pourrait pas se faire d'année en année. Mais sachez que le service des terrasses est un service assez efficace ; il y a une police des terrasses qui passe quand même plusieurs fois. Mais il y a une difficulté, parce que nous avons beau dire que c'est ceci ou cela, ils ont toujours rajouté une chaise provisoire mais simplement pour rendre service, donc c'est difficile de pouvoir faire la police de ces terrasses.

Isabelle MERCIER : Je peux compléter au niveau des terrasses, effectivement c'est le service de l'économie, du commerce et de l'artisanat qui gère ces terrasses. Même si tous les marquages ne sont pas faits, chaque terrasse a un plan d'implantation de la terrasse. Lorsque les contrôles de police sont faits, avec ou sans la DECA d'ailleurs, la première chose que demande le policier qui contrôle l'établissement, c'est son plan de terrasse pour vérifier que la surface occupée est bien celle qui lui a été délivrée et même que les tables et les chaises sont mises dans le bon sens, parce que parfois le sens des chaises ou des tables peut permettre d'augmenter la terrasse et de réduire les possibilités de passage des piétons. Il y a des contrôles très réguliers qui sont faits par la police et des verbalisations qui s'ensuivent.

Gérard COLLOMB : Il arrive, enfin cela arrive assez souvent, que nous refusons pour l'année d'après le droit à terrasse quand ce qui avait été autorisé a été dépassé. Mais le Vieux Lyon, c'est quand même un endroit chaud !

Denis EYRAUD remercie le Président Gérard COLLOMB pour sa présence ainsi que tous les vice-présidents et tous les techniciens qui ont bien voulu assister à cette Assemblée Générale et clôturer la séance.