

---

---

## Procès-verbal de la séance publique du conseil de Communauté du 9 février 2009

---

---

### SOMMAIRE

<i>Présidence</i> de monsieur Gérard Collomb, président	(p. 4)
<i>Désignation</i> d'un secrétaire de séance	(p. 4)
<i>Appel nominal</i>	(p. 4)
<i>Dépôts</i> de pouvoirs pour absence momentanée	(p. 4)
<i>Adoption</i> du procès-verbal de la séance publique du 17 novembre 2008	(p. 4)
<i>Compte-rendu</i> des décisions prises par le Bureau en vertu de la délégation de principe accordée par la délibération n° 2008-0006 du 25 avril 2008 (dossiers n° 2009-0498 et 2009-0499)	(p. 4)
<i>Communication</i> de monsieur le président relative à la rencontre entre les élus du Grand Lyon et la mission temporaire du Sénat sur l'évolution et l'organisation des collectivités territoriales	(p. 4)
<i>Annexe 1</i> - Présentation de la commune de Lissieu - Diapositives projetées lors de l'intervention de M. le vice-président Darne (dossier n° 2009-0513)	(p. 37)
<i>Annexe 2</i> - Amendement déposé en Conférence des présidents par le groupe Centriste et démocrate sur le dossier n° 2009-0500 relatif au contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise	(p. 40)
<i>Annexe 3</i> - Présentation de la rénovation du tunnel sous la Croix-Rousse - Diapositives projetées lors de l'intervention de M. le vice-président Da Passano (dossiers n° 2009-0542 et 2009-0543)	(p. 41)

Le texte des délibérations n° 2008-0498 à 2008-0543 ont été publiés dans le recueil des actes administratifs n° 384.

<b>N° 2009-0498</b>	Compte-rendu des décisions prises par le Bureau du 22 décembre 2008 en vertu de la délégation de principe accordée par la délibération n° 2008-0006 en date du 25 avril 2008 -	(p. 4)
<b>N° 2009-0499</b>	Compte-rendu des décisions prises par le Bureau du 12 janvier 2009 en vertu de la délégation de principe accordée par la délibération n° 2008-0006 en date du 25 avril 2008 -	(p. 4)

### COMMISSION DEPLACEMENTS ET VOIRIE

<b>N° 2009-0500</b>	Contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise - Avis sur l'avant-projet sommaire de la partie nord et sur les études préliminaires de la partie sud -	(p. 17)
<b>N° 2009-0501</b>	Charbonnières les Bains, Dardilly, Ecully, Francheville, La Tour de Salvagny, Tassin la Demi Lune, Lyon 5° - Projet Réseau express de l'aire métropolitaine lyonnaise (REAL) - Convention de financement des travaux de modernisation des lignes ferroviaires de l'Ouest lyonnais "OL 2011" - Liaison Lyon Saint Paul-Lozanne-Sain Bel-Brignais - Autorisation de programme complémentaire -	(p. 5)
<b>N° 2009-0502</b>	Lyon 7° - Place Jean Macé - Création d'une halte ferroviaire - Réaménagement des abords - Individualisation d'autorisation de programme -	(p. 13)
<b>N° 2009-0503</b>	Saint Priest - Tramway - Demande d'individualisation complémentaire d'autorisation de programme - Rachat du foncier au Sytral -	(p. 5)
<b>N° 2009-0504</b>	Lyon 3°, Lyon 6° - Rue Garibaldi - Réaménagement du tronçon Lafayette-Bouchut - Individualisation d'autorisation de programme -	(p. 14)

<b>N° 2009-0505</b>	<i>Sainte Foy lès Lyon - Aménagement de l'esplanade de l'avenue de Limburg - Individualisation d'autorisation de programme -</i>	(p. 5)
<b>N° 2009-0506</b>	<i>Lyon 1er, Lyon 4° - Parc de stationnement Gros Caillou - Modification de la répartition budgétaire de l'autorisation de programme individualisée -</i>	(p. 5)
<b>N° 2009-0507</b>	<i>Lyon 1er, Lyon 2°, Lyon 4°, Lyon 5° - Création d'une zone 30 - Individualisation complémentaire d'autorisation de programme -</i>	(p. 15)
<b>N° 2009-0508</b>	<i>Caluire et Cuire, Lyon - Passerelle sur le Rhône entre la Cité internationale et le quartier Saint Clair à Caluire et Cuire - Demande d'individualisation complémentaire d'autorisation de programme pour l'opération n° 0945 -</i>	(p. 16)
<b>N° 2009-0509</b>	<i>Décines Charpieu - Création de la passerelle sur le canal de Jonage - Lancement d'une procédure de concertation préalable - Objectifs poursuivis et modalités de la concertation préalable -</i>	(p. 5)
<b>N° 2009-0542</b>	<i>Lyon 1er, Lyon 4° - Tunnel de la Croix-Rousse - Individualisation d'autorisation de programme - Opération n° 0651 rénovation lourde -</i>	(p. 33)
<b>N° 2009-0543</b>	<i>Lyon 1er, Lyon 4° - Tunnel de la Croix-Rousse - Travaux de rénovation lourde - Autorisation de signer le marché -</i>	(p. 33)

## COMMISSION DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

<b>N° 2009-0510</b>	<i>Organisation du deuxième forum de l'emploi en économie sociale et solidaire de Lyon - Attribution d'une subvention à l'association du Centre des jeunes dirigeants et des acteurs de l'économie sociale (CJDES) -</i>	(p. 22)
<b>N° 2009-0511</b>	<i>Agence pour le développement économique de la région lyonnaise (Aderly) - Convention-cadre 2009-2010-2011 - Programme d'actions 2009 - Subvention -</i>	(p. 24)
<b>N° 2009-0512</b>	<i>Avenant n° 2 à la convention avec l'Office du tourisme et bureau des congrès du Grand Lyon pour les exercices 2007-2009 -</i>	(p. 27)

## COMMISSION FINANCES, INSTITUTIONS ET RESSOURCES

<b>N° 2009-0513</b>	<i>Demande d'adhésion de la commune de Lissieu à la Communauté urbaine -</i>	(p. 7)
<b>N° 2009-0514</b>	<i>Groupes de délégués du Conseil - Fonctionnement pour l'année 2009 -</i>	(p. 5)
<b>N° 2009-0515</b>	<i>Lyon 3° - Individualisation d'autorisation de programme pour l'installation des services sur les bâtiments tertiaires et travaux de grosse maintenance sur l'immeuble le Clip -</i>	(p. 5)
<b>N° 2009-0516</b>	<i>Lyon 9° - Individualisation complémentaire d'autorisation de programme - Lyon 9° : Tènement des Deux Amants - Construction d'un centre de viabilité hivernale et d'un dépôt de brigade d'intervention de nettoyage - Opération n° 0952 -</i>	(p. 6)
<b>N° 2009-0517</b>	<i>Villeurbanne - Déchèterie de la rue Brinon - Complément d'autorisation de programme C 31 : Gérer de façon durable les déchets et la propreté des espaces communautaires-Mettre en oeuvre le plan d'action stratégique 2007-2017 -</i>	(p. 6)
<b>N° 2009-0518</b>	<i>Sogely - Obligation de dépollution - Acceptation d'un fonds de concours à titre libératoire et forfaitaire -</i>	(p. 5)
<b>N° 2009-0519</b>	<i>Sogely - Liquidation - Autorisation d'approuver la dissolution et de nommer le liquidateur -</i>	(p. 5)
<b>N° 2009-0520</b>	<i>Lyon - Déconstruction du MIN de Perrache - Approbation du programme de déconstruction - Individualisation d'autorisation de programme -</i>	(p. 6)
<b>N° 2009-0521</b>	<i>Maintenance et renouvellement informatique - Programme d'action de l'année 2009 - Opérations globalisées de la direction des systèmes d'information et des télécommunications - Individualisation d'autorisation de programme -</i>	(p. 5)
<b>N° 2009-0522</b>	<i>Mise en place d'astreintes à la direction de la logistique et des bâtiments et à la direction du foncier et de l'immobilier pour le patrimoine -</i>	(p. 6)
<b>N° 2009-0523</b>	<i>Comité social du personnel de la Communauté urbaine - Convention pluriannuelle 2009-2011 -</i>	(p. 6)
<b>N° 2009-0524</b>	<i>Givors, Grigny - ZAC du Chantelot - Installations des services communautaires - Acquisitions foncières - Première individualisation d'autorisation de programme -</i>	(p. 5)

**COMMISSION PROXIMITE ET ENVIRONNEMENT**

<b>N° 2009-0525</b>	<i>Individualisation d'autorisation de programme - Restructuration du bassin versant de Limonest - Création d'une station de refoulement et des ouvrages associés - Etudes préalables et maîtrise d'oeuvre -</i>	(p. 28)
<b>N° 2009-0526</b>	<i>Subvention à l'association Agence locale de l'énergie de l'agglomération lyonnaise - Convention pluriannuelle 2009-2010-2011 -</i>	(p. 29)
<b>N° 2009-0527</b>	<i>Convention pour le fonctionnement et la gestion du réseau de suivi des niveaux d'eau et de sa qualité dans l'île de Miribel Jonage -</i>	(p. 6)
<b>N° 2009-0528</b>	<i>Fédération nationale des collectivités concédantes et régies- Participation à l'analyse comparative des services d'eau potable -</i>	(p. 29)
<b>N° 2009-0529</b>	<i>Education au développement durable - Actions et mise en valeur des politiques communautaires - Subventions aux partenaires pour l'année 2009 -</i>	(p. 6)
<b>N° 2009-0530</b>	<i>Convention de partenariat avec l'Association pour l'emploi et la sauvegarde de l'environnement (AESE) - Accès aux déchèteries de Vénissieux, Pierre Bénite et aux filières de traitement des déchets végétaux -</i>	(p. 6)
<b>N° 2009-0531</b>	<i>Collecte et traitement des déchets dangereux des ménages - Autorisation de signer le marché passé en appel d'offres ouvert -</i>	(p. 6)
<b>N° 2009-0532</b>	<i>Transport, traitement et valorisation des mâchefers issus de l'usine d'incinération de Lyon Sud - Lot n° 1 - Autorisation de signer le marché -</i>	(p. 6)
<b>N° 2009-0533</b>	<i>Transport, traitement et valorisation des mâchefers issus de l'usine d'incinération de Lyon Sud - Lot n° 2 - Autorisation de signer le marché -</i>	(p. 6)

**COMMISSION URBANISME**

<b>N° 2009-0534</b>	<i>Jonage, Villeurbanne, Vaulx en Velin, Décines Charpieu, Meyzieu - Anneau bleu - Mise en valeur du canal de Jonage et du Grand Large - Aménagement des berges - Approbation du projet - Individualisation d'autorisation de programme complémentaire -</i>	(p. 30)
<b>N° 2009-0535</b>	<i>Décines Charpieu - Plan local d'urbanisme (PLU) de la Communauté urbaine - Révision n° 1 sur le territoire de la Commune - Nouvel arrêt du projet -</i>	retiré
<b>N° 2009-0536</b>	<i>Vaulx en Velin - ZAC de la Grappinière - Approbation du dossier de création modificatif, du dossier de réalisation, du projet de programme des équipements publics (PEP) et du bilan financier prévisionnel -</i>	(p. 31)
<b>N° 2009-0537</b>	<i>Vénissieux - ZAC de Parilly - Approbation du bilan financier prévisionnel actualisé -</i>	(p. 7)
<b>N° 2009-0538</b>	<i>Bron, Fontaines sur Saône, Givors, Rillieux la Pape - Sites de Bron-Parilly, Fontaines sur Saône-la Norechal, Givors centre-ville et les Vernes, grand projet de ville de Rillieux la Pape - Avenants simplifiés aux conventions signées avec l'Agence nationale pour la rénovation urbaine (Anru) -</i>	(p. 7)
<b>N° 2009-0539</b>	<i>Versement de l'aide à la gestion des aires d'accueil des gens du voyage (AGAA) - Avenant pour 2009 à la convention-cadre signée avec l'Etat -</i>	(p. 7)
<b>N° 2009-0540</b>	<i>Pierre Bénite, Chassieu, Rillieux la Pape - Relogement des familles de gens du voyage sédentarisées - Subventions d'équipement aux communes -</i>	(p. 32)
<b>N° 2009-0541</b>	<i>La Mulatière - Place Général Leclerc - Réaménagement - Bilan de la concertation -</i>	(p. 7)

---

**Présidence de monsieur Gérard Collomb  
président**

Le lundi 9 février 2009 à 18 heures, mesdames et messieurs les membres du conseil de Communauté, dûment convoqués le 30 janvier 2009 en séance publique par monsieur le président, se sont réunis à l'hôtel de Communauté, dans la salle des délibérations, sous la présidence de monsieur Gérard Collomb, président.

---

**Désignation d'un secrétaire de séance**

**M. LE PRÉSIDENT :** Pour notre séance de ce jour, je vous propose de désigner madame Emeline Baume pour assurer les fonctions de secrétaire et procéder à l'appel nominal. Madame Baume, vous avez la parole.

*(Madame Emeline Baume est désignée).*

**Présents :** MM. Collomb, Bret, Darne J., Reppelin, Da Passano, Mme Elmalan, M. Buna, Mme Guillemot, MM. Charrier, Daclin, Calvel, Mme Vullien, MM. Kimelfeld, Crimier, Mme Pédrini, MM. Abadie, Arrue, Mme Besson, MM. Barge, Brachet, Charles, Colin, Sécheresse, Barral, Desseigne, Mme Dognin-Sauze, M. Crédoz, Mme Gelas, MM. Claisse, Bernard R., Bouju, Mme Peytavin, MM. Blein, Vesco, Rivalta, Assi, Julien-Laferrière, Mme Ait-Maten, MM. Ariagno, Augoyard, Mmes Bab-Hamed, Bailly-Maitre, M. Balme, Mme Bargoin, M. Barthelémy, Mmes Baume, Benelkadi, Bocquet, Bonniel-Chalier, MM. Bousson, Braillard, Buffet, Chabert, Mmes Chevallier, Chevassus-Masia, MM. Cochet, Corazzol, Coste, Coulon, Mme Dagonne, MM. Darne J.C., David G., Desbos, Mme Dubos, MM. Dumas, Ferraro, Flaconnèche, Forissier, Galliano, Genin, Gentilini, Geourjon, Gignoux, Gillet, Gléréan, Goux, Guimet, Mme Hamdiken-Ledesert, MM. Havard, Hugué, Imbert Y., Imbert A., Jacquet, Joly, Kabalo, Lambert, Le Bouhart, Lévêque, Lung, Longueval, Lyonnet, Meunier, Millet, Morales, Mmes Palleja, Pesson, MM. Pili, Pillon, Plazzi, Quiniou, Réale, Mme Revel, M. Roche, Mme Roger-Dalbert, MM. Sangalli, Serres, Sturla, Suchet, Terrot, Thévenot, Mme Tifra, MM. Touléron, Touraine, Uhlrich, Mme Vallaud-Belkacem, MM. Vaté, Vergiat, Mme Vessiller, MM. Vial, Vincent, Vurpas.

**Absents excusés :** M. Philip (pouvoir à Mme Gelas), Mme David (pouvoir à M. Goux), M. Passi (pouvoir à M. Réale), Mme Frih (pouvoir à Mme Benelkadi), MM. Auroy (pouvoir à M. Reppelin), Barret (pouvoir à M. Quiniou), Bernard B. (pouvoir à Mme Vessiller), Brolquier (pouvoir à M. Gignoux), Chabrier (pouvoir à M. Julien-Laferrière), Fleury (pouvoir à M. Galliano), Fournel (pouvoir à M. Touléron), Mme Ghemri (pouvoir à M. Plazzi), MM. Grivel (pouvoir à M. Bousson), Léonard (pouvoir à M. Colin), Louis (pouvoir à Mme Dagonne), Muet (pouvoir à M. Kimelfeld), Petit (pouvoir à M. Cochet), Mme Pierron (pouvoir à M. Jacquet), MM. Rousseau (pouvoir à M. Abadie), Rudigoz, Terracher (pouvoir à M. Flaconnèche), Thivillier (pouvoir à M. Millet), Turcas (pouvoir à M. Buffet), Mme Yéréman (pouvoir à M. Barthelémy).

**Absents non excusés :** MM. Albrand, Appell, Deschamps, Giordano, Justet, Lebuhotel, Lelièvre, Mmes Levy, Perrin-Gilbert, M. Pillonel.

---

**Dépôts de pouvoirs pour absence momentanée**

Mme Elmalan (pouvoir à M. Claisse), MM. Charrier (pouvoir à Mme Besson), Blein (pouvoir à Mme Ait-Maten), Imbert (pouvoir à M. Desseigne).

---

**M. LE PRÉSIDENT :** Chers collègues, vous avez peut-être vu la grande innovation. Nous avons des horloges sur la droite, sur la gauche, au centre et lorsque l'on appuie sur le petit bouton, cela minute votre temps de parole.

*(Démonstration - Applaudissements).*

Donc il n'y a plus aucune excuse. Vous aurez en face de vous le temps de parole consommé.

---

**Adoption du procès-verbal  
de la séance publique du 17 novembre 2008**

**M. LE PRÉSIDENT :** Mes chers collègues, vous avez tous pris connaissance du procès-verbal de la séance publique du 17 novembre 2008. Si personne n'a d'observation à présenter, je vais le mettre aux voix.

*(Le procès-verbal est adopté).*

---

**Compte-rendu des décisions prises**

**N° 2009-0498** - Compte-rendu des décisions prises par le Bureau du 22 décembre 2008 en vertu de la délégation de principe accordée par la délibération n° 2008-0006 en date du 25 avril 2008 - Délégation générale aux ressources - Service des assemblées -

**N° 2009-0499** - Compte-rendu des décisions prises par le Bureau du 12 janvier 2009 en vertu de la délégation de principe accordée par la délibération n° 2008-0006 en date du 25 avril 2008 - Délégation générale aux ressources - Service des assemblées -

**M. LE PRÉSIDENT :** Conformément à l'article L 5211-10 du code général des collectivités territoriales, j'ai l'honneur de vous rendre compte des décisions prises en vertu de la délégation que vous avez accordée au Bureau délibératif et qui font l'objet des rapports numéros 2009-0498 et 2009-0499. Je vous demande de bien vouloir en prendre acte.

*(Acte est donné).*

---

**Communication de monsieur le président relative à la  
rencontre entre les élus du Grand Lyon  
et la mission temporaire du Sénat sur  
l'évolution et l'organisation des collectivités territoriales**

**M. LE PRÉSIDENT :** Mes chers collègues, avant d'aborder l'ordre du jour de notre séance, je vous rappelle que nous recevrons dans cette enceinte, jeudi 12 février à 15 heures, une mission sénatoriale conduite par monsieur Gérard Larcher, président du Sénat, dans le cadre du projet de réforme de l'organisation territoriale.

Chaque conseiller a été convié à cette rencontre. Je sais que chacun est intéressé à cette réforme. Nous aurons l'occasion à la fois de pouvoir entendre les propositions ou les réflexions de la commission et du président du Sénat et, en même temps, les différents groupes pourront s'exprimer sur leur vision des réformes qui seraient annoncées.

Je pense que ce sera l'occasion pour chacun d'entre nous de pouvoir s'exprimer publiquement.

---

**M. LE PRÉSIDENT :** Mes chers collègues, nous allons passer -c'est la deuxième novation-, comme nous le faisons avant, à l'examen des rapports sans discussion de manière à ce qu'il y ait toujours le quorum lorsque nous passons ces rapports.

---

## PREMIÈRE PARTIE

*Dossiers n'ayant pas fait l'objet de demande  
d'organisation de débats par la conférence des présidents*

---

### I - COMMISSION DÉPLACEMENTS ET VOIRIE

**N° 2009-0501** - Charbonnières les Bains - Dardilly - Ecully - Francheville - La Tour de Salvagny - Tassin la Demi Lune - Lyon 5° - Projet Réseau express de l'aire métropolitaine lyonnaise (REAL) - Convention de financement des travaux de modernisation des lignes ferroviaires de l'Ouest lyonnais "OL 2011" - Liaison Lyon Saint Paul-Lozanne-Sain Bel-Brignais - Autorisation de programme complémentaire - Délégation générale au développement urbain - Direction des politiques d'agglomération - Mission déplacements -

**M. LE PRÉSIDENT** : La commission déplacements et voirie a désigné monsieur Alain Imbert comme rapporteur du dossier numéro 2009-0501. Monsieur Imbert, vous avez la parole.

**M. Alain IMBERT**, rapporteur : Avis favorable de la commission, monsieur le président.

**M. LE PRÉSIDENT** : Pas d'opposition ?

Adopté.

Rapporteur : M. Alain IMBERT.

**N° 2009-0503** - Saint Priest - Tramway - Demande d'individualisation complémentaire d'autorisation de programme - Rachat du foncier au Sytral - Direction générale - Direction des grands projets -

**N° 2009-0505** - Sainte Foylès Lyon - Aménagement de l'esplanade de l'avenue de Limburg - Individualisation d'autorisation de programme - Direction générale - Direction de la voirie -

**M. LE PRÉSIDENT** : La commission déplacements et voirie a désigné monsieur Forissier comme rapporteur des dossiers numéros 2009-0503 et 2009-0505. Monsieur Forissier, vous avez la parole.

**M. FORISSIER**, rapporteur : Avis favorable de la commission, monsieur le président.

**M. LE PRÉSIDENT** : Pas d'opposition ?

Adoptés.

Rapporteur : M. FORISSIER.

**N° 2009-0506** - Lyon 1er - Lyon 4° - Parc de stationnement Gros Caillou - Modification de la répartition budgétaire de l'autorisation de programme individualisée - Délégation générale au développement urbain - Direction des politiques d'agglomération - Mission déplacements -

**M. LE PRÉSIDENT** : La commission déplacements et voirie a désigné monsieur Gléréan comme rapporteur du dossier numéro 2009-0506. Monsieur Gléréan, vous avez la parole.

**M. GLÉRÉAN**, rapporteur : Avis favorable de la commission, monsieur le président.

**M. LE PRÉSIDENT** : Pas d'opposition ?

Adopté.

Rapporteur : M. GLÉRÉAN.

---

**N° 2009-0509** - Décines Charpieu - Création de la passerelle sur le canal de Jonage - Lancement d'une procédure de concertation préalable - Objectifs poursuivis et modalités de la concertation préalable - Direction générale - Direction de la voirie -

**M. LE PRÉSIDENT** : La commission déplacements et voirie a désigné monsieur le vice-président Vesco comme rapporteur du dossier numéro 2009-0509. Monsieur Vesco, vous avez la parole.

**M. le vice-président VESCO**, rapporteur : Avis favorable de la commission, monsieur le président.

**M. LE PRÉSIDENT** : Pas d'opposition ?

Adopté.

Rapporteur : M. le vice-président VESCO.

---

### II - COMMISSION FINANCES, INSTITUTIONS ET RESSOURCES

**N° 2009-0514** - Groupes de délégués du Conseil - Fonctionnement pour l'année 2009 - Délégation générale aux ressources - Service des assemblées -

**N° 2009-0518** - Sogely - Obligation de dépollution - Acceptation d'un fonds de concours à titre libératoire et forfaitaire - Direction générale - Direction de l'évaluation et de la performance - Contrôle et pilotage des gestions externes -

**N° 2009-0519** - Sogely - Liquidation - Autorisation d'approuver la dissolution et de nommer le liquidateur - Direction générale - Direction de l'évaluation et de la performance - Contrôle et pilotage des gestions externes -

**N° 2009-0521** - Maintenance et renouvellement informatique - Programme d'action de l'année 2009 - Opérations globalisées de la direction des systèmes d'information et des télécommunications - Individualisation d'autorisation de programme - Délégation générale aux ressources - Direction des systèmes d'information et des télécommunications -

**N° 2009-0524** - Givors - Grigny - ZAC du Chantelot - Installations des services communautaires - Acquisitions foncières - Première individualisation d'autorisation de programme - Délégation générale aux ressources - Direction de la logistique et des bâtiments - Service de la gestion administrative et financière -

**M. LE PRÉSIDENT** : La commission finances, institutions et ressources a désigné monsieur Corazzol comme rapporteur des dossiers numéros 2009-0514, 2009-0518, 2009-0519, 2009-0521 et 2009-0524. Monsieur Corazzol, vous avez la parole.

**M. CORAZZOL**, rapporteur : Avis favorable de la commission, monsieur le président.

**M. LE PRÉSIDENT** : Pas d'opposition ?

Adoptés.

Rapporteur : M. CORAZZOL.

**N° 2009-0515** - Lyon 3° - Individualisation d'autorisation de programme pour l'installation des services sur les bâtiments tertiaires et travaux de grosse maintenance sur l'immeuble le Clip - Délégation générale aux ressources - Direction de la logistique et des bâtiments - Service de la gestion administrative et financière -

**N° 2009-0516** - Lyon 9° - Individualisation complémentaire d'autorisation de programme - Lyon 9° : Tènement des Deux Amants - Construction d'un centre de viabilité hivernale et d'un dépôt de brigade d'intervention de nettoyage - Opération n° 0952 - Délégation générale aux ressources - Direction de la logistique et des bâtiments - Service de la gestion administrative et financière -

**N° 2009-0517** - Villeurbanne - Déchèterie de la rue Brinon - Complément d'autorisation de programme C 31 : Gérer de façon durable les déchets et la propreté des espaces communautaires - Mettre en oeuvre le plan d'action stratégique 2007-2017 - Délégation générale aux ressources - Direction de la logistique et des bâtiments - Service de la gestion administrative et financière -

**M. LE PRÉSIDENT** : La commission finances, institutions et ressources a désigné monsieur Plazzi comme rapporteur des dossiers numéros 2009-0515 à 2009-0517. Monsieur Plazzi, vous avez la parole.

**M. PLAZZI**, rapporteur : Avis favorable de la commission, monsieur le président.

**M. LE PRÉSIDENT** : Pas d'opposition ?

Adoptés.

Rapporteur : M. PLAZZI.

**N° 2009-0520** - Lyon - Déconstruction du MIN de Perrache - Approbation du programme de déconstruction - Individualisation d'autorisation de programme - Délégation générale au développement économique et international - Direction de l'administration générale -

**M. LE PRÉSIDENT** : La commission finances, institutions et ressources a désigné monsieur le vice-président Claisse comme rapporteur du dossier numéro 2009-0520. Monsieur Claisse, vous avez la parole.

**M. le vice-président CLAISSE**, rapporteur : Avis favorable de la commission, monsieur le président.

**M. LE PRÉSIDENT** : Pas d'opposition ?

Adopté.

Rapporteur : M. le vice-président CLAISSE.

**N° 2009-0522** - Mise en place d'astreintes à la direction de la logistique et des bâtiments et à la direction du foncier et de l'immobilier pour le patrimoine - Délégation générale aux ressources - Direction des ressources humaines -

**N° 2009-0523** - Comité social du personnel de la Communauté urbaine - Convention pluriannuelle 2009-2011 - Direction générale - Direction de l'évaluation et de la performance - Contrôle et pilotage des gestions externes -

**M. LE PRÉSIDENT** : La commission finances, institutions et ressources a désigné monsieur le vice-président Crédoz comme rapporteur des dossiers numéros 2009-0522 et 2009-0523. Monsieur Crédoz, vous avez la parole.

**M. le vice-président CRÉDOZ**, rapporteur : Avis favorable de la commission, monsieur le président.

**M. LE PRÉSIDENT** : Pas d'opposition ?

Adoptés.

Rapporteur : M. CRÉDOZ.

---

### III - COMMISSION PROXIMITÉ ET ENVIRONNEMENT

---

**N° 2009-0527** - Convention pour le fonctionnement et la gestion du réseau de suivi des niveaux d'eau et de sa qualité dans l'île de Miribel Jonage - Direction générale - Direction de l'eau -

**M. LE PRÉSIDENT** : La commission proximité et environnement a désigné monsieur Desbos comme rapporteur du dossier numéro 2009-0527. Monsieur Desbos, vous avez la parole.

**M. DESBOS**, rapporteur : Avis favorable de la commission, monsieur le président.

**M. LE PRÉSIDENT** : Pas d'opposition ?

Adoptés.

Rapporteur : M. DESBOS.

**N° 2009-0529** - Education au développement durable - Actions et mise en valeur des politiques communautaires - Subventions aux partenaires pour l'année 2009 - Direction générale - Direction prospective et stratégie d'agglomération -

**N° 2009-0530** - Convention de partenariat avec l'Association pour l'emploi et la sauvegarde de l'environnement (AESE) - Accès aux déchèteries de Vénissieux, Pierre Bénite et aux filières de traitement des déchets végétaux - Direction générale - Direction de la propreté -

**N° 2009-0531** - Collecte et traitement des déchets dangereux des ménages - Autorisation de signer le marché passé en appel d'offres ouvert - Direction générale - Direction de la propreté -

**N° 2009-0532** - Transport, traitement et valorisation des mâchefers issus de l'usine d'incinération de Lyon Sud - Lot n° 1 - Autorisation de signer le marché - Direction générale - Direction de la propreté -

**N° 2009-0533** - Transport, traitement et valorisation des mâchefers issus de l'usine d'incinération de Lyon Sud - Lot n° 2 - Autorisation de signer le marché - Direction générale - Direction de la propreté -

**M. LE PRÉSIDENT** : La commission proximité et environnement a désigné monsieur Corazzol comme rapporteur des dossiers numéros 2009-0529 à 2009-0533. Monsieur Corazzol, vous avez la parole.

**M. CORAZZOL**, rapporteur : Avis favorable de la commission, monsieur le président.

**M. LE PRÉSIDENT** : Pas d'opposition ?

Adoptés, M. COSTE n'ayant pas pris part au vote du dossier n° 2009-0529 (articles L 2131-11 et 12 du code des collectivités territoriales).

Rapporteur : M. CORAZZOL.

---

### IV - COMMISSION URBANISME

---

**N° 2009-0535** - Décines Charpieu - Plan local d'urbanisme (PLU) de la Communauté urbaine - Révision n° 1 sur le territoire de la Commune - Nouvel arrêt du projet - Délégation générale au développement urbain - Direction du développement territorial - Planification urbaine -

**M. LE PRÉSIDENT** : Le dossier numéro 2009-0535 est retiré de l'ordre du jour.

(Retiré).

**N° 2009-0537** - Vénissieux - ZAC de Parilly - Approbation du bilan financier prévisionnel actualisé - Délégation générale au développement urbain - Direction des opérations - Urbanisme opérationnel -

**M. LE PRÉSIDENT** : La commission urbanisme a désigné monsieur David comme rapporteur du dossier numéro 2009-0537. Monsieur David, vous avez la parole.

**M. DAVID**, rapporteur : Avis favorable de la commission, monsieur le président.

**M. LE PRÉSIDENT** : Pas d'opposition ?

Adopté.

Rapporteur : M. DAVID.

**N° 2009-0538** - Bron - Fontaines sur Saône - Givors - Rillieux la Pape - Sites de Bron-Parilly, Fontaines sur Saône-la Norechal, Givors centre-ville et les Vernes, grand projet de ville de Rillieux la Pape - Avenants simplifiés aux conventions signées avec l'Agence nationale pour la rénovation urbaine (Anru) - Délégation générale au développement urbain - Direction des opérations - Politique de la ville et renouvellement urbain -

**M. LE PRÉSIDENT** : La commission urbanisme a désigné monsieur Bouju comme rapporteur du dossier numéro 2009-0538. Monsieur Bouju, vous avez la parole.

**M. BOUJU**, rapporteur : Avis favorable de la commission, monsieur le président.

**M. LE PRÉSIDENT** : Pas d'opposition ?

Adoptés.

Rapporteur : M. BOUJU.

**N° 2009-0539** - Versement de l'aide à la gestion des aires d'accueil des gens du voyage (AGAA) - Avenant pour 2009 à la convention-cadre signée avec l'Etat - Délégation générale au développement urbain - Direction des politiques d'agglomération - Mission habitat -

**M. LE PRÉSIDENT** : La commission urbanisme a désigné monsieur David comme rapporteur du dossier numéro 2009 0539. Monsieur David, vous avez la parole.

**M. DAVID**, rapporteur : Avis favorable de la commission, monsieur le président.

**M. LE PRÉSIDENT** : Pas d'opposition ?

Adopté.

Rapporteur : M. DAVID.

**N° 2009-0541** - La Mulatière - Place Général Leclerc - Réaménagement - Bilan de la concertation - Délégation générale au développement urbain - Direction des opérations - Espaces publics -

**M. LE PRÉSIDENT** : La commission urbanisme a désigné monsieur le vice-président Assi comme rapporteur du dossier numéro 2009-0541. Monsieur Assi, vous avez la parole.

**M. le vice-président ASSI**, rapporteur : Avis favorable de la commission, monsieur le président.

**M. LE PRÉSIDENT** : Pas d'opposition ?

Adopté.

Rapporteur : M. le vice-président ASSI.

## DEUXIÈME PARTIE

*Dossiers ayant fait l'objet de demandes d'organisation de débats par la conférence des présidents*

**N° 2009-0513 - finances, institutions et ressources** - Demande d'adhésion de la commune de Lissieu à la Communauté urbaine - Délégation générale aux ressources - Direction -

**M. LE PRÉSIDENT** : Monsieur le vice-président Jacky Darne a été désigné comme rapporteur du dossier numéro 2009-0513. Monsieur Darne, vous avez la parole.

**M. le vice-président DARNE**, rapporteur : Monsieur le président, mes chers collègues, quelques mots pour présenter la demande d'adhésion de Lissieu au Grand Lyon. Cette demande résulte d'un vote du conseil municipal de Lissieu qui s'est tenu le 19 janvier. Le résultat est sur une diapositive un peu plus loin.

*(VOIR diapositives projetées en annexe 1).*

Je le présente très brièvement. J'ai eu l'occasion de le faire à la commission spéciale où tous les groupes sont représentés et en commission des finances. Vous avez le bulletin municipal de Lissieu qui est représenté.

Lissieu est tournée vers Lyon beaucoup plus que vers Villefranche sur Saône. Pour ceux qui ne localisent pas bien Lissieu, c'est écrit en rouge juste au dessus du carré "canton de Limonest". Le conseil municipal de Lissieu a commandé à un cabinet d'études une analyse assez approfondie des mouvements de personnes, de marchandises qui ont lieu de Lissieu en direction de l'extérieur et il apparaît que Limonest est la première destination normale des habitants de Lissieu et que, pour l'emploi, pour les grandes courses et pour le fonds administratif, c'est Lyon qui est très largement en tête par rapport à Villefranche sur Saône puisque la question pour Lissieu est de savoir comment assurer son développement. Est-ce plutôt en restant dans la communauté des communes qui existe aujourd'hui ?

Quelques images de Lissieu pour ceux qui n'y sont jamais allés. Ce n'est pas la première destination touristique de France, c'est une commune néanmoins sympathique qui a un fort, une église, une mairie. (*Rires*). Je fais dans le traditionnel. Et voilà le blason de Lissieu. Je ne dis pas que vous avez tout vu, bien sûr, mais en tous cas trois éléments caractéristiques.

J'étais en train de dire que Lissieu appartient à la communauté de communes Monts d'Or-Azergues. Cette diapositive vient de monsieur Schuk, maire de Lissieu. La Communauté de communes, c'est ce petit ovale jaune à partir duquel sont tracées les flèches qui indiquent les différentes communes ; Quincieux, Les Chères, Chasselay, Lissieu, Civrieux d'Azergues, Marcilly d'Azergues font partie de cette Communauté de communes. C'est une communauté de communes de 12 000 habitants. A gauche, la communauté de communes des Pierres dorées est un peu plus importante en nombre de communes et en taille et, en tous cas, ce sont deux communautés de communes qui sont entre le Grand Lyon et la communauté d'agglomération de Villefranche sur Saône.

La question de l'avenir de ces deux communautés de communes c'est : est-ce qu'elles restent indépendantes, 12 000 habitants pour l'une, 20 000 pour l'autre, est-ce qu'elles se rapprochent de Villefranche sur Saône ou du Grand Lyon ? C'est en gros la problématique.

Le travail d'analyse économique fait par la commune de Lissieu montre qu'à l'évidence, toute l'attractivité est du côté de Lyon, beaucoup plus que de Villefranche sur Saône. Ce n'est sans doute pas vrai pour toutes les communes, en particulier celles des Pierres dorées dont vous comprenez bien, simplement en voyant les rectangles, qu'une partie est davantage dans l'attraction de Villefranche sur Saône.

Quelques mots sur les caractéristiques de cette Commune : le maire est monsieur Jean-Louis Schuk. Il a eu la volonté de faire évoluer sa Commune qui appartient depuis 1993 à la communauté de communes dont j'ai parlé. La commune se porte bien, son développement économique est bon, elle a eu une Marianne pour le développement économique. Il n'y a pas de problème particulier mais la lucidité montre que c'est assez difficile d'apporter des réponses aux besoins des habitants en restant indépendant avec cette taille-là de commune.

Vous voyez qu'en terme de développement économique, ce n'est pas une commune en grande difficulté puisqu'il y a 130 entreprises qui représentent 2 100 emplois. Quand vous comparez cela avec la population actuelle, 3 125 habitants en 2006, vous voyez que le rapport entre les habitants et le nombre d'entreprises est assez favorable.

Observez la croissance rapide de cette commune : 597 habitants en 1968 et 3 125 habitants aujourd'hui. Ce n'est évidemment pas ce que l'on appelle la première couronne lyonnaise mais, en tout cas, une commune résidentielle qui fait partie de celles qui ont voulu, ou subi selon le cas, un fort développement démographique.

Avant de rentrer dans la perspective, quelques autres caractéristiques de la commune de Lissieu : ces 130 entreprises ont un taux de taxe professionnelle de 13,59 %, ce qui est en réalité 11,99 % + 1,6 % de cotisation à un syndicat intercommunal. L'arrivée dans le Grand Lyon impacterait les entreprises, si la taxe professionnelle était maintenue sous une forme ou une autre et, après les annonces du Président de la République il y a peu de jours, cette comparaison n'a sans doute pas beaucoup d'intérêt, avec un écart de taux de 20,09 à 13,59 %. La rencontre qu'a eue le maire avec l'ensemble des entreprises a montré qu'il y a avait une forte adhésion malgré tout car quelques grandes entreprises sont plafonnées à 3,5 % de la valeur ajoutée, donc ne supportent pas en réalité l'augmentation de taux que l'on voit ici et d'autres sont au minimum de taxe professionnelle, donc ne seront probablement pas touchées. Les entreprises qui sont concernées comprennent assez bien l'intérêt qu'il y a d'être dans le Grand Lyon, de voir les transports en commun améliorés, les zones de développement économique financées et trouvent qu'il y a des contreparties.

J'ai indiqué les autres taux parce que c'est intéressant pour montrer la compétitivité de l'agglomération par rapport à ceux qui sont à l'extérieur. Le taux de taxe d'enlèvement des ordures ménagères pour deux collectes, ce qui est le régime actuel dans la commune de Lissieu, est à 8,31 % alors que pour nous, si l'on applique le taux actuel, ils ne paieraient que 4,12 %. C'est une simulation qui a été faite par le cabinet qui a fait l'étude prospective de l'arrivée de Lissieu dans la Communauté urbaine. Actuellement, un ménage qui consommerait 120 mètres cubes d'eau paierait à Lissieu 240,54 € alors que, si l'on prend la

même facture, pour le Grand Lyon ce serait 203,82 €. Donc cela fait une économie pour les habitants. Si l'on regarde la TEOM et l'eau qui sont les deux taxes payées par les habitants au Grand Lyon, on voit que les habitants de Lissieu voient un allègement de leur facture et non un alourdissement. Si je me permets d'y rester quelques secondes, c'est évidemment parce qu'il y a une idée générale qui est l'inverse dans la tête des habitants qui ne sont pas situés dans le Grand Lyon. Ils pensent que cela coûte plus cher dans le Grand Lyon, ce qui n'est pas vrai. Je ne dis pas pour autant qu'il s'agit d'une valeur générale.

Pour les entreprises, il y aura en plus la taxe sur les transports de l'ordre de 1,75 % mais avec un service en plus. Ce sont les entreprises qui sont un peu moins favorisées. J'ai indiqué également les différences qu'il y a entre la dotation globale de fonctionnement (DGF). Actuellement, Lissieu reçoit une DGF par habitant de 5,33 € alors que le Grand Lyon reçoit une DGF de l'Etat de 77,79 €, ce qui permet aussi de disposer de ressources supplémentaires pour assurer un certain nombre de services.

Compte tenu de tout cela, vous ne serez pas étonnés de savoir que la plupart des membres du conseil municipal de Lissieu ont voté pour l'adhésion à 83 % (un contre, un absent et deux abstentions). Voilà le résultat du vote. Donc une forte adhésion pour Lissieu.

Nous en sommes au début du processus puisqu'à partir de notre délibération d'aujourd'hui, la commission locale d'évaluation des charges (CLEC) aura à évaluer plus précisément la conséquence du transfert en termes de voirie, en termes d'assainissement et de transfert éventuel de charges qu'il peut y avoir, de façon à ce que nous puissions avoir un rapport définitif. Naturellement, aux termes de l'étude préalable -je viens d'en donner des éléments et les services de la voirie et de l'assainissement ont observé ce qui se passe à Lissieu-, il n'y aura pas de conséquences significatives pour la Communauté urbaine. Lissieu représente 0,2 % de la population du Grand Lyon. La surface de 530 hectares est une petite surface, donc il n'y a pas de bouleversement avec l'arrivée de Lissieu et donc c'est une arrivée qui ne posera pas de problème.

L'intérêt, évidemment, de l'arrivée de Lissieu, c'est que, d'une part, il y a une extension demandée par les habitants, d'autre part, il s'agit d'une commune limitrophe avec Limonest en particulier et cela peut inciter les autres communes de la communauté de communes à faire de même. Mais tout reste encore à faire, bien sûr. J'ai participé à une réunion de cette communauté de communes où toutes les communes étaient représentées. Le climat était très ouvert, je ne dis pas positif parce que ce serait anticiper sur l'avis des élus mais très ouvert. Il n'y avait pas les réticences que l'on avait pu connaître antérieurement.

Donc je crois que cette ouverture est très positive, qu'elle montre que le Grand Lyon devient une Communauté urbaine attractive, que le Grand Lyon ne fait plus peur, que chacun sait qu'il pourra y trouver sa place, que, même en étant membre d'une entité importante avec tous les élus que nous formons, un Conseil communautaire compliqué, que chacun sait qu'il peut faire entendre la voix de sa commune et je crois que c'est très positif.

Donc je souhaite que ce processus aille à son terme. Après la CLEC, chacune des communes, les cinquante-sept communes -sauf si les lois changeaient, bien sûr, puisque la réforme des collectivités territoriales peut changer les dispositions légales- auront à délibérer et, comme Lissieu appartient à un certain nombre de syndicats, le temps est assez long malgré tout pour régler toutes les difficultés techniques, juridiques et



administratives qui apparaissent. Il est donc envisagé une arrivée effective de Lissieu au 1<sup>er</sup> janvier 2011 ; 2010, nous n'aurions pas le temps, donc 2011 et ce serait donc, après l'arrivée de Givors et Grigny au 1<sup>er</sup> janvier 2007, une nouvelle commune ; nous passerions ainsi à cinquante-huit.

Voilà, j'en ai terminé sur cette présentation, évidemment sommaire mais, je l'espère, suffisamment complète et je suis à votre disposition pour répondre aux questions après avoir entendu toutes les interventions.

**M. LE PRÉSIDENT :** Merci bien. Le groupe Objectif Lyon Métapolis.

**M. BARTHELEMY :** Monsieur le président, mes chers collègues, la commune de Lissieu a manifesté sa volonté de rejoindre la communauté urbaine de Lyon. Cette détermination s'est traduite par le vote d'une délibération du conseil municipal en date du 19 janvier dernier.

Compte tenu de la constance avec laquelle je milite dans cette enceinte depuis 2001 pour la constitution d'une structure intercommunale qui soit véritablement à l'échelle de l'agglomération lyonnaise au sens strict du terme, personne ne sera surpris si je dis aujourd'hui que je me réjouis et me félicite d'une telle initiative. Aussi, notre groupe votera sans réticence la délibération qui nous est proposée et qui autorise la poursuite du processus d'adhésion.

Et je profite de cette occasion pour saluer le courage et la clairvoyance du maire de Lissieu qui s'est engagé sur une voie difficile qui se situe quelque peu à contre-courant de l'opinion générale, malheureusement trop souvent répandue, selon laquelle une commune ne gagnerait pas à intégrer une grande structure intercommunale. L'expérience démontre le contraire mais il y a des idées reçues qui ont la vie dure.

Quasiment inchangé depuis quarante ans, si l'on excepte les entrées récentes de Givors et Grigny, le territoire de notre collectivité n'est pas adapté à la réalité géographique, démographique et économique de l'agglomération lyonnaise. Dans la perspective, sans doute lointaine, de l'émergence d'une gouvernance métropolitaine -ou plus exactement métropolitaine si l'on y associe les entités urbaines de Saint Etienne, Bourgoin Jallieu, Mâcon, Bourg en Bresse ou Roanne-, il convient aujourd'hui prioritairement de conforter le pôle lyonnais dont le cœur est constitué par la Communauté urbaine.

A l'évidence, notre collectivité devrait compter plusieurs dizaines de communes supplémentaires essentiellement situées à l'est, au sud-est, à l'ouest et au sud-ouest de l'agglomération.

Les adhésions de Givors et Grigny hier, celle de Lissieu demain n'auront véritablement de sens que si elles déclenchent une prise de conscience de la part des communes que leur intérêt propre et l'intérêt de l'agglomération commandent d'œuvrer ensemble dans le cadre d'une structure intercommunale forte qui concilie la nécessité de réaliser de grands équipements structurants avec l'exigence de respecter l'identité des communes et de les accompagner dans l'amélioration de leur cadre de vie.

Après quarante ans d'immobilisme et de statu quo, l'on semble découvrir aujourd'hui que notre système centralisé est un frein à la croissance économique, que notre organisation territoriale est inefficace et coûteuse, que la fiscalité locale est archaïque et injuste, que les métropoles d'équilibre ne disposent pas des moyens institutionnels et financiers pour lutter avec les grandes entités européennes.

Je ne suis pas encore pleinement convaincu que les propositions imminentes du comité Balladur seront de nature à répondre à tous ces défis. Et, à cet égard, la énième annonce de la suppression de la taxe professionnelle, au moment même où l'on élabore des projets de réforme du financement des collectivités territoriales, donne le sentiment que l'improvisation est reine et renforce les craintes que le big bang annoncé ne soit finalement qu'un pétard mouillé.

C'est la raison pour laquelle, plus que jamais, il me paraît fondamental que l'ensemble des gestionnaires des collectivités territoriales, au-delà de leurs appréciations politiques, se concertent sur le plan local et prennent des initiatives pour essayer de rationaliser l'organisation de leur collectivité, sans attendre que le législateur ne leur impose des évolutions qui pourraient s'avérer in fine plus pénalisantes que la situation actuelle.

*(Dépassement du temps de parole).*

**M. LE PRÉSIDENT :** Aujourd'hui, je suis très tolérant ! Donc nous avons le groupe Radical de gauche-Grand Lyon demain pour deux minutes.

**Mme BENELKADI :** Merci. Monsieur le président, mes chers collègues, après Givors et Grigny, c'est la jolie commune de Lissieu qui frappe à la porte de notre Communauté urbaine, qu'elle y soit bien accueillie ! En effet, si le maire de Lissieu parle d'un choix de destin, le groupe Radical de gauche-Grand Lyon demain pense qu'il s'agit d'une démarche inéluctable vers le dessein d'une grande métropole qui se construit et se renforce jour après jour. C'est la raison pour laquelle il nous faut accepter le principe de l'adhésion de Lissieu au Grand Lyon. C'est la raison pour laquelle cette logique d'agglomération devrait ressortir des travaux sur la réforme des collectivités territoriales menée par Edouard Balladur. Merci.

*(Applaudissements).*

**M. LE PRÉSIDENT :** Nous passons au groupe Les Verts.

**Mme VESSILLER :** La demande d'adhésion de Lissieu au Grand Lyon confirme l'attractivité de notre collectivité. Les études ont fait apparaître une forte polarisation de Lissieu sur le Grand Lyon avec un taux d'accès au secteur centre qui est important, une forte part d'actifs travaillant dans l'agglomération, polarisation d'ailleurs qui se lit dans la géographie de cette commune. En effet, le quartier particulier du domaine du Bois Dieu, secteur résidentiel comprenant des villas construites dans les années 70 à mi-chemin entre le bourg historique et la Porte de Lyon, a été conçu pour fonctionner en communication directe avec la RN 6 et donc l'agglomération lyonnaise. Pour autant, les habitants de ce quartier doivent, dans l'avenir, pouvoir se déplacer avec une gare du réseau REAL qui passe à proximité immédiate du Bois Dieu.

Transports, urbanisme, développement économique sont autant de champs d'intervention qu'il est pertinent de vouloir gérer à l'échelle de l'agglomération vécue, donc de notre Communauté urbaine, de même que la préservation des espaces naturels et agricoles.

Pour autant, cette demande d'adhésion nous interroge à plusieurs titres.

D'une part, le débat avec la population. Il semble que les habitants de la commune ont découvert assez récemment la question et que celle-ci n'a pas été soulevée au moment des élections municipales il y a moins d'un an. Même si le référendum

n'est en rien obligatoire pour prendre des décisions de ce type, rappelons la démarche conduite par Givors il y a trois ans et dans laquelle les habitants s'étaient prononcés favorablement à l'adhésion au Grand Lyon. Pour Lissieu, des concertations ou des consultations sont-elles prévues ?

D'autre part, sur le plan institutionnel, Lissieu est dans une communauté de communes -vous l'avez rappelé, monsieur le vice-président-. Le retrait d'un des six membres n'est sans doute pas sans poser de problèmes, d'autant que la question initiale était, semble-t-il, l'adhésion au Grand Lyon de toutes ces communes. Qu'en est-il aujourd'hui ?

De plus, Lissieu est actuellement dans un Scot qui n'est pas celui du Grand Lyon. Comment l'élargissement du périmètre de notre Scot sera-t-il pris en compte alors que le Sépal doit voter prochainement le document d'orientation générale ?

Ensuite, nous avons à nous poser la question générale de l'extension de la Communauté urbaine. Jusqu'où et avec quel mode de désignation des élus communautaires pour un fonctionnement démocratique ? A la question "jusqu'où ?", nous répondons que c'est à la fois une question technique, le périmètre de l'agglomération que nous donnera prochainement l'Insee, et une question politique : avec qui voulons-nous avoir une communauté de destin -comme cela a déjà été dit- et qui veut l'avoir avec le Grand Lyon ?

Toutefois, pour notre groupe, si le bassin de vie ou celui des déplacements est important, nous pensons qu'il peut y avoir un destin métropolitain commun sans pour autant que cela passe par une extension importante de la Communauté urbaine. Le Scot de l'agglomération à la bonne échelle ou l'interScot doivent définir cette cohérence, de même qu'un futur grand syndicat de transports à l'échelle de l'aire urbaine.

Sur le fonctionnement démocratique d'une communauté urbaine plus grosse, deux remarques :

- d'abord, avec un nombre fixe de 155 conseillers, plafonné par le code des communes quel que soit le nombre de communes et la population, le poids de la ville centre et des communes les plus peuplées finirait par diminuer. Aujourd'hui, les deux villes centres pèsent 44 % du Conseil, 48 % de la population, les communes de plus de 5 000 habitants 41 % du Conseil pour 44 % de la population et les communes de moins de 5 000 habitants 15 % du Conseil, 8 % de la population. Cette proportion est assez équilibrée et il importe de ne pas trop s'en écarter ;

- ensuite, Les Verts sont favorables à une élection des conseillers communautaires au suffrage direct et non pas au deuxième degré comme aujourd'hui. Plus le périmètre s'étend, plus cette exigence démocratique s'impose mais pourtant -à mon tour de citer monsieur Balladur- celui-ci n'en a pas parlé dans son récent rapport sur la réforme des institutions, ni le président de la République pourtant prompt à proposer pour l'an prochain la suppression de la taxe professionnelle. On comprend bien qu'avec de telles annonces unilatérales, il n'est pas prêt à donner plus de pouvoir démocratique aux citoyens.

Cela étant dit, nous sommes favorables à poursuivre le projet d'adhésion de Lissieu à la Communauté urbaine et travaillerons avec vous, monsieur le président, sur ce dossier, en souhaitant que vous preniez en compte les différents points que nous venons d'exprimer.

Je vous remercie.

**M. LE PRÉSIDENT :** Merci bien. Le groupe Centriste et démocrate.

**M. VINCENT :** Chers collègues, la commune de Lissieu souhaite adhérer à la communauté urbaine de Lyon. Souhaitons lui la bienvenue, sachons lui ouvrir les bras !

Dans le cadre de la stratégie de métropolisation, il est logique d'étudier les différentes possibilités d'agrandissement de notre EPCI.

Concernant Lissieu, nous devons remarquer qu'il s'agit d'une démarche volontaire et réfléchie. Cette commune est un atout pour notre Communauté urbaine. Possédant de grandes réserves foncières, alliant une économie dynamique et des espaces naturels préservés, elle symbolise la diversité de notre territoire. En outre, sa population ne bouleversera pas les équilibres démographiques et financiers du Grand Lyon. Donner à cette commune les moyens supplémentaires que nécessite son développement passera sans doute par les transports. Nous n'avons aucun doute sur la facilité avec laquelle elle pourra s'intégrer.

Cette arrivée -qui bien sûr n'est pas pour tout de suite, laissons le temps de la procédure se passer- pose la question des limites du Grand Lyon. Face aux défis du XXI<sup>ème</sup> siècle, nous devons voir loin. La mondialisation nous impose d'être visibles sur la scène internationale. La métropolisation est une voie intéressante. Les discussions sur la gouvernance engagées avec la Capi et Saint Etienne Métropole vont dans le bon sens.

Gardons toujours à l'esprit l'idée de proximité qui fait la réussite de l'intégration communautaire. Si, dans d'autres sphères, on nous invite à penser global pour agir local, il nous apparaît important d'adapter cette formule au Grand Lyon. Ainsi, nous pourrions donner à d'autres communes l'envie de nous rejoindre, toujours de manière volontaire sans rien imposer. Nous savons que certaines réfléchissent d'ores et déjà. Laissons les faire à leur rythme tout en montrant les avantages qu'elles pourraient retirer de cette adhésion. Le Grand Lyon -et il faut en cela balayer de vieilles craintes- ce n'est pas la disparition des spécificités communales, c'est au contraire l'outil de leur valorisation. Sachons faire aimer le Grand Lyon pour mieux le faire grandir ! Je vous remercie.

**M. LE PRÉSIDENT :** Cela est bien visé. Le groupe Mouvement démocrate.

**M. le vice-président VESCO :** Monsieur le président, nous donnerons notre sentiment sur l'évolution des intercommunalités lors du passage du président du Sénat jeudi prochain, ce dont vous nous donnez l'occasion et nous vous en remercions. Et, pour être en tête du chronomètre, nous retirons notre intervention.

**M. LE PRÉSIDENT :** Merci bien. Je passe au groupe Synergies-Avenir.

**M. BOUSSON :** Monsieur le président, mes chers collègues, la commune de Lissieu nous a fait connaître, par le vote de son Conseil municipal du 19 janvier 2009, sa volonté d'adhérer au Grand Lyon, et ce après plusieurs mois de réflexion et de concertation auprès de ses habitants et des entreprises de son territoire. Nous pouvons les remercier de l'intérêt porté à notre intercommunalité et leur manifester notre intérêt réciproque. Pour cela, nous examinerons les éléments de candidature en toute transparence et impartialité. Ceci marque le début du processus sur un plan calendaire.

La plupart d'entre nous, au sein de cette assemblée, sont convaincus, eu égard aux enjeux, qu'ils soient économiques ou sociaux ou liés aux transports de l'agglomération, du caractère trop restreint du territoire communautaire. Aussi, les démarches visant à repousser les frontières administratives de notre Communauté, dans la participation à des réseaux de ville, des partenariats ou rapprochements avec les collectivités voisines, les interScots, ne peuvent être que bien reçues. A l'heure des grands débats sur l'avenir des collectivités territoriales, il est de notre responsabilité d'envisager l'avenir de notre métropole et de définir des orientations que nous souhaitons lui donner.

Les découpages administratifs ne reflètent pas systématiquement les réalités de terrain et le Grand Lyon en est un exemple concret. Nous pouvons nous réjouir de constater que le Grand Lyon n'est plus perçu comme une abominable instance qui dévore et absorbe les communes mais bien un regroupement de celles-ci qui s'inscrit dans une démarche solidaire et de mutualisation. Les demandes d'adhésions volontaires, comme celle de Grigny et de Givors il y a trois ans, en sont aussi un exemple.

Mais revenons à Lissieu. Cette commune est actuellement une des six communes qui forment la communauté de communes Mont d'Or-Azergues. Ses limites administratives sont limitrophes au nord-ouest avec celle du Grand Lyon par Dardilly et Limonest. 3 120 habitants ont été recensés en 2004 et 130 entreprises sont accueillies sur son territoire. La commune est bien gérée et ne souffre pas de déficience quant à sa voirie et ses réseaux.

Pour l'essentiel, elle revêt un caractère périurbain et l'attractivité de Lissieu vers le Grand Lyon ne fait aucun doute. Les résultats des études menées récemment en témoignent. Sa typologie se rapproche de celle des communes qui constituent notre groupe et nous pouvons nous réjouir qu'elle contribue à un équilibre dans la représentation des territoires du Grand Lyon. La diversité de ces territoires fait la richesse de l'agglomération et son identité. Les grands projets tels que le Carré de Soie, Confluence ne s'opposent pas aux enjeux de proximité de nos communes plus modestes par leur taille ou leur population mais participent bien à sa richesse.

Si l'entrée de Lissieu ne perturbera pas l'équilibre sociologique ou financier du Grand Lyon, sa demande d'adhésion a suscité une réflexion de la part des autres communes de la communauté de communes Mont d'Or-Azergues qui correspond à un bassin de vie de 12 000 habitants. Nous ne pouvons que souhaiter un rapprochement vers le Grand Lyon et assurer ainsi une plus grande cohérence territoriale. C'est pourquoi, monsieur le président et chers collègues, les élus du groupe Synergies-Avenir sont favorables à la poursuite du processus du projet d'adhésion de la commune de Lissieu.

Je vous remercie de votre attention.

**M. LE PRÉSIDENT :** Merci beaucoup. Le groupe Ensemble pour le Grand Lyon.

**M. BUFFET :** Monsieur le président, chers collègues, sur cette délibération, la commune de Lissieu tape aux portes de la Communauté urbaine et souhaite intégrer notre structure. Je crois que l'étude du dossier ne posera aucun problème et les choses seront là d'ici 2011 et c'est tant mieux. Elle suit, en cela, la démarche qui avait été initiée il y a quelques années par les communes de Givors et de Grigny.

Au-delà de cette candidature même, il importe de remarquer aujourd'hui que la pertinence de notre territoire, l'évolution des collectivités territoriales est désormais sur nos pupitres et qu'il va sans doute falloir, dans les mois qui viennent, se préparer à une réforme.

Faut-il rappeler que nos communautés urbaines telles qu'elles existent aujourd'hui ont été décidées il y a quarante ans, en 1969, par le général De Gaulle ? Faut-il rappeler qu'à l'époque, elles ont été discutées voire même contestées ? Faut-il dire que finalement, en cette fin de XX<sup>ème</sup> siècle et début du XXI<sup>ème</sup> siècle, en termes d'aménagement du territoire, ce qui aura marqué les choses aura été, de toute évidence, le fait urbain ?

Nous voilà donc quarante ans plus tard, avec la première communauté urbaine de France, la deuxième agglomération, à la croisée des chemins. Il est vrai qu'en 2001, nous avons engagé un début de démarche à l'égard d'un certain nombre de communes parce que nous avons compris l'idée qu'il fallait que notre territoire, en tous les cas sa pertinence, s'agrandisse. L'inter-Scot été mis en place. Faut-il rappeler que le Grand Lyon, à une époque, faisait toujours peur, peur aux communes qui ne lui appartenaient pas, convaincues qu'elles allaient pouvoir être dévorées assez rapidement ?

Les choses ne sont sans doute pas allées aussi vite qu'on le souhaiterait. Pour autant, la réforme des collectivités territoriales qui s'annonce, le rapport de monsieur Balladur qui sera déposé à la fin du mois de février, les différentes contributions qui sont apportées à ce rapport, que ce soit par les associations des départements de France ou des régions de France ou tout autre dispositif, font qu'il est probable qu'un projet de loi pourrait venir devant le Parlement si ce n'est cet été, en tous les cas à l'automne prochain. C'est un sujet qui, pour nous, métropole, agglomération lyonnaise, va être un sujet extrêmement important puisque va se fixer dans les mois qui viennent le devenir de notre territoire.

Monsieur le président, à l'occasion de ces grandes discussions qui s'ouvrent, des positions que vous avez publiquement prises, des inquiétudes que les projets qui existent vont incontestablement créer chez les uns ou chez les autres -tout le monde n'est pas sur la même longueur d'onde en ce qui concerne le devenir de nos communes ou la création même d'une métropole de l'agglomération lyonnaise-, nous souhaiterions que, profitant de la venue du président du Sénat ce jeudi, nous puissions ultérieurement, au sein même de notre collectivité, mettre en place un débat plus approfondi qui nous permette de préparer les évolutions législatives qui pourraient venir à l'automne prochain et ne pas nous laisser éventuellement imposer des choses -mais peut-être faudra-t-il imposer les choses pour qu'elles se fassent-, en tous les cas que nous puissions, nous, agglomération lyonnaise, contribuer sur le fond sur ce que nous voulons vraiment. Car nous pouvons décider de rester dans le périmètre actuel de notre Communauté urbaine mais nous sentons bien qu'il faut aller plus loin. Aller plus loin pour discuter avec la communauté de communes de l'est lyonnais. Ne faut-il pas aller discuter avec les territoires du nord Isère ? Ne faut-il pas entamer des discussions avec un certain secteur du grand ouest lyonnais, peut-être un peu plus loin et au sud, en direction de Vienne, pourquoi pas ? Ne faut-il pas d'ores et déjà commencer à échanger, à travailler sur la pertinence du territoire que nous voudrions ; en réalité, la pertinence de la métropole que nous souhaitons.

Le débat de ce soir, bien sûr, ne concerne que la commune de Lissieu mais il a l'avantage de poser dans l'actualité le devenir de notre territoire. Le groupe Ensemble pour le Grand Lyon souhaite que vous puissiez mettre en place assez vite une commission de travail sur ce sujet pour que nous puissions préparer les futures évolutions qui ne manqueront pas d'arriver à l'occasion du débat législatif qui devrait intervenir -je le disais tout à l'heure- à l'automne.

Merci, monsieur le président.

**M. LE PRÉSIDENT :** Merci beaucoup. Le groupe Socialiste et apparentés.

**M. SÉCHERESSE :** Monsieur le président, chers collègues, la commune de Lissieu vient donc de manifester le désir de rejoindre notre Communauté urbaine. Jacky Darne, devant la commission des finances, a indiqué les éléments majeurs qui vont marquer cette démarche et c'est à l'horizon du 1<sup>er</sup> janvier 2011 que Lissieu pourra intégrer le Grand Lyon. Nous nous en félicitons.

Cette demande intervient alors que, sur un tout autre plan, les présidents du Grand Lyon, de Saint Etienne Métropole et de la Capi viennent d'affirmer leur volonté commune de s'engager dans un processus de construction de la métropole, qui associera probablement aussi nos voisins du pays viennois et du sud du département de l'Ain. Ce projet métropolitain est, chacun le sait, une nécessité. Il s'impose à nous et, vous-même, monsieur le président, vous avez maintes fois précisé depuis quelques mois que c'était l'affaire de ce mandat. L'initier sans attendre s'impose parce que notre agglomération et, au-delà d'elle, toute notre région urbaine doit continuer à rayonner pour s'imposer dans la compétition internationale.

Ce processus métropolitain va s'appuyer sur le développement économique, les transports, l'aménagement de nos territoires mais probablement aussi sur les politiques événementielles partagées. Vous le voyez, chers collègues, nous vivons en ce début de mandat, une sorte d'an I de la construction métropolitaine. Ce nouveau processus, nous le conduirons avec les acteurs économiques et universitaires en s'appuyant sur nos pôles d'excellence et une volonté commune de redessiner, en les unifiant, les réseaux de transports encore plus modernes et plus efficaces qu'attendent nos concitoyens. C'est sur ce nouvel espace qu'il s'agira d'établir une véritable gouvernance, sous des formes que nous aurons à définir.

Alors que l'Etat souhaite engager une réforme territoriale, il est utile de réaffirmer qu'au sein de ce vaste territoire métropolitain au format nécessairement européen, les communautés urbaines, et tout particulièrement la nôtre, jouent un rôle majeur. Cette volonté d'édifier des ensembles capables de compter à l'échelle européenne devra effectivement passer par une refonte institutionnelle capable, dans nos régions fortement urbanisées, de muscler nos communautés urbaines qui sont -comme vous l'avez dit récemment aux *Echos*, monsieur le président- la forme la plus intégrée de l'intercommunalité. Redessiner le paysage institutionnel nécessite donc, ici à Lyon peut-être plus qu'ailleurs, de donner des moyens à la Communauté urbaine de s'élargir au-delà des limites qui sont actuellement les siennes, au-delà aussi des découpages datés qui s'imposent encore à nous. L'avenir de ce paysage institutionnel passera aussi par un élargissement de nos compétences.

En revendiquant une sorte de droit à l'expérimentation, vous avez indiqué, monsieur le président, une volonté forte d'entrer dans ce débat de manière positive afin d'avoir les moyens d'agir.

Je sais bien, monsieur le président, que la tenue récente à Lyon, autour du Premier ministre, du comité interministériel présentant le plan de relance ne peut que laisser dubitatif, en particulier quand on examine par le menu le sort réservé à nos territoires. Je ne doute pas que votre longue lettre aux contours pédagogiques affirmés, adressée pour l'occasion à monsieur Fillon, va produire ses effets positifs. Je ne doute pas non plus que l'annonce faite à la télévision par le Président de la République de la suppression de la taxe professionnelle va finir par tenir compte de principes

de réalité. Je ne doute pas enfin que les conclusions déposées d'ici quelques jours par monsieur Balladur intégreront tout à la fois les principales observations que les uns et les autres nous faisons valoir en matière de réforme institutionnelle mais aussi la volonté de garantir les ressources de nos collectivités après l'annonce singulière du chef de l'Etat.

Comme vous le voyez, monsieur le président, le groupe Socialiste ne doute de rien. Par les temps actuels, c'est le plus sûr moyen de croire à l'avenir.

**M. LE PRÉSIDENT :** Merci beaucoup, monsieur Sécheresse. Monsieur Darne, vous voulez redire quelque chose ?

**M. le vice-président DARNE :** Simplement, je suis très heureux de la convergence des points de vue exprimés. Je voudrais rassurer madame Vessiller pour lui dire que, dans une commune de 3 000 habitants, le dialogue est forcément très immédiat puisque le nombre de membres du conseil municipal fait qu'il y a forcément déjà une connaissance des sujets et que la volonté du conseil municipal est véritablement d'avoir le soutien de toute la population. Sur le reste, plusieurs interventions ont été convergentes.

Là, c'est un chantier qui s'ouvre pour savoir quels sont les bons contours et la bonne dimension de la Communauté urbaine. Les positions qui ont été exprimées montrent qu'entre l'unité urbaine, l'aire urbaine, la métropole, il y a des niveaux qui doivent s'articuler bien évidemment et que toutes ces définitions ne sont pas apportées définitivement.

Merci à tous et à monsieur Lerouge qui est absent aujourd'hui et a conduit cette affaire avec les services.

**M. LE PRÉSIDENT :** Merci bien, monsieur Darne. Juste deux ou trois mots d'explication parce qu'on voit bien que l'on est dans le débat sur l'adhésion de la commune de Lissieu mais que, déjà, se profile à l'horizon la réforme que veut proposer la commission Balladur et pour laquelle nous aurons l'occasion d'auditionner monsieur Larcher.

J'ai souhaité -c'est sans doute pour répondre aux désirs de notre collègue Buffet- qu'il y ait un débat à la Communauté urbaine regroupant l'ensemble des sensibilités. J'ai pensé que c'était mieux que d'organiser des débats privés. Je préfère toujours le débat collectif au débat de couloir. Si effectivement on veut faire de ce projet un grand projet, il faut que chacune et chacun, en particulier les conseillers communautaires, maires de leur commune pour beaucoup, puissent y être associés.

Il y a, à mon avis, quatre sujets de réflexion : le premier sur les périmètres, le deuxième sur les compétences, le troisième sur les modes de scrutin et le quatrième sur la fiscalité. Je laisserai de côté pour aujourd'hui les modes de scrutin.

Je souhaite dire que, sur les périmètres, on doit distinguer deux niveaux, lorsqu'on regarde la réalité socioéconomique de notre agglomération et de son insertion dans son environnement.

Le premier niveau est celui d'une Communauté urbaine, sans doute élargie aux environs de cent communes, qui serait le noyau central faisant rentrer un certain nombre de territoires à l'évidence déjà en contact direct avec nous. Cela peut même être transfrontalier, j'allais dire d'un point de vue départemental, parce qu'un certain nombre de communes, par exemple de la

plaine de l'Ain, me semble déjà extrêmement lié aux territoires de l'agglomération - mais c'est un sujet de discussion qu'il faudra avoir avec elles-.

Il y a un deuxième niveau qui est le niveau métropolitain. Là, c'est le débat que nous avons commencé à amorcer avec Saint Etienne Métropole, avec la Capi et le Grand Lyon. Je crois que, sur cette échelle-là, on peut effectivement constituer une métropole qui soit aux alentours de trois millions d'habitants. Ce chiffre permet de se comparer aux autres grandes métropoles européennes et d'avoir ainsi toute notre place dans la compétition amicale entre villes.

Cela ne veut pas dire d'ailleurs que la métropole est un tout compact. Lorsqu'on regarde, par exemple, le projet défini par l'interScot (que nous aurons à examiner dans quelques temps), on s'aperçoit qu'il s'agit d'une métropole multipolaire, organisée autour de trois réseaux. C'est ce qu'on a appelé dans l'interScot le réseau de transports en commun et très largement le réseau REAL, le réseau vert, afin de garder au cœur de l'agglomération et de la métropole, des trames vertes consolidées. Ces dernières permettront d'avoir des espaces d'agriculture périurbaine et, en même temps, des lieux de respiration pour l'ensemble des habitants et, enfin, le réseau de la trame bleue autour de nos rivières et de nos fleuves.

C'est dans cette perspective, me semble-t-il, qu'il faut dessiner la métropole de demain. C'est ce que j'essaierai, pour ma part, d'expliquer en Préfecture dans le débat public organisé avec l'ensemble des élus de la Région. C'est aussi le débat que j'introduirai dans notre séance exceptionnelle de Communauté urbaine.

Je souhaite vraiment que nous soyons tous présents - dans le sens qu'indiquait tout à l'heure monsieur Buffet- puisque, évidemment, c'est un dossier extrêmement important qui va définir notre avenir pour les cinquante prochaines années. Cela valait donc le coup qu'il y ait une mobilisation de l'ensemble des conseillers communautaires. Bien évidemment, ensuite, nous aurons l'occasion de continuer cette discussion à la fois au sein de notre assemblée et au niveau national. Nous devrions trouver les lignes de consensus. J'espère qu'il en sera de même en ce qui concerne le niveau national.

Je dirai une dernière chose : si l'on veut construire ce type d'institution nouvelle, cela signifie qu'il ne faut pas avoir une vision unique du territoire. Entre les territoires où il n'existe pas de zone urbaine importante et les territoires où il existe une grande métropole comme la nôtre (celle que nous pouvons former demain avec Saint Etienne et la Capi), il doit y avoir évidemment une différence d'approche. Ainsi, je crois qu'il faudra conjuguer évidemment le principe d'unité du territoire avec la prise en compte de leur diversité et faire en sorte que l'on n'applique pas partout la même recette. Qu'il puisse y avoir une approche diversifiée en fonction de la réalité que nous avons les uns et les autres à vivre.

Il est clair que, dans un certain sens, nombre de zones de notre pays, le département par exemple, sont les armatures qui permettent de tenir un territoire, de faire en sorte qu'il progresse. Ce n'est peut-être pas exactement le cas dans un département comme le Rhône, lui-même un produit de l'histoire (d'abord "Rhône et Loire" et c'est l'esprit un peu révolté de Lyon qui a conduit à couper le département tel qu'il est aujourd'hui). Mais nous aurons l'occasion d'en reparler dans quelques jours.

Donc je mets le dossier aux voix :

- pour : groupes Socialiste et apparentés - Ensemble pour le Grand Lyon - Synergies-Avenir - Communiste et intervention citoyenne - Centriste et démocrate - Les Verts - Gauche alternative, écologique, citoyenne - Radical de gauche, Grand Lyon demain - Objectif Lyon Métapolis - Mouvement démocrate - Non inscrits,  
- contre : néant,  
- abstention : néant.

Adopté à l'unanimité (y compris note pour le rapporteur).

Rapporteur : M. le vice-président DARNE.

**N° 2009-0502 - déplacements et voirie** - Lyon 7° - Place Jean Macé - Création d'une halte ferroviaire - Réaménagement des abords - Individualisation d'autorisation de programme - Direction générale - Direction de la voirie -

**M. LE PRÉSIDENT** : Monsieur le vice-président Abadie a été désigné comme rapporteur du dossier numéro 2009-0502. Monsieur Abadie, vous avez la parole.

**M. le vice-président ABADIE**, rapporteur : Avis favorable de la commission, monsieur le président.

**M. LE PRÉSIDENT** : J'ai une demande d'intervention pour le groupe Centriste et démocrate.

**M. GEOURJON** : Monsieur le président, mes chers collègues, le projet de délibération qui nous est soumis ce soir permettra de finaliser les abords de la nouvelle halte ferroviaire Jean Macé, au cœur du septième arrondissement. Cette halte, fruit d'un partenariat exemplaire avec la région Rhône-Alpes, la SNCF et RFF, est fondamentale pour les déplacements au sein de notre agglomération. Ce sont ainsi 3 000 voyageurs qui sont attendus dès l'ouverture avec une montée en puissance pour atteindre 6 000 voyageurs quotidiens. La place Jean Macé devient ainsi un véritable pôle multimodal offrant en un même lieu un accès au TER, au tramway, aux trolleybus, au Vélo'v ainsi qu'à la ligne B du métro ; cette ligne joue un rôle clef puisqu'elle dessert aussi bien Gerland, la Part-Dieu, Charpenne et, demain, Oullins, autant de lieux stratégiques pour le développement économique de la ville, à proximité d'entreprises de renommée mondiale, de centres commerciaux ou de pôles de recherche et d'enseignement supérieur en pleine évolution.

Les aménagements qui nous sont proposés visent à intégrer davantage cet équipement au sein de l'ensemble urbain de la place Jean Macé. Ils auront un impact positif, tant paysager que dans le domaine des modes doux avec les aménagements cyclables prévus. Ils permettront également de réduire la coupure entre les quartiers de Gerland et de la Guillotière.

Néanmoins, nous regrettons vivement que ce pôle multimodal soit en partie inachevé. Il manque, en effet, une connexion directe et souterraine avec le métro. Bien sûr, un tel projet se heurte à des contraintes financières et techniques, mais cet investissement est nécessaire pour le développement de ce pôle multimodal et pour réduire les risques. En effet, en l'état actuel, les voyageurs devront traverser l'avenue Berthelot pour aller prendre le métro ou le tramway, et ce aux heures de pointes. Dès lors, nous souhaitons que cet aménagement puisse être rapidement programmé et surtout rapidement réalisé.

Je vous remercie.

**M. LE PRÉSIDENT** : Je crois que vous mettez le doigt sur un point qui va être l'objet de débats dans les prochains mois concernant les transports en commun au niveau de notre métropole parce qu'aujourd'hui, ce pôle multimodal, comme

vous l'indiquez, dessert les villes de Mâcon, de Villefranche sur Saône, de Vienne, de Valence, à l'intérieur de la Communauté urbaine Feyzin et Saint Fons, va desservir l'Isle d'Abeau, Bourgoin Jallieu. Le problème, c'est que lorsque l'on regarde le financement, on s'aperçoit qu'il y a deux financeurs : la Communauté urbaine avec 12 M€ et la Région pour 12 M€. Et donc, demain, on ne pourra pas payer pour les habitants du département de l'Ain, pour les habitants du département de l'Isère, pour ceux qui sont à l'extérieur de la Communauté urbaine si, effectivement, ce devait être les Grands Lyonnais qui prennent en charge l'ensemble des financements.

Cela veut dire qu'il faudra trouver des principes de mutualisation, de manière à ce que, par exemple, les 12 M€ que nous finançons pour la halte ferroviaire elle-même soient payés par les autres et que nous, nous nous contentions de financer la liaison entre le pôle ferroviaire et le métro. Mais ce sera l'un des grands enjeux des débats qui vont naître à l'occasion de la discussion de ce phénomène de métropolisation.

Donc je mets le dossier aux voix :

- pour : groupes Socialiste et apparentés - Ensemble pour le Grand Lyon - Synergies-Avenir - Communiste et intervention citoyenne - Centriste et démocrate - Les Verts - Gauche alternative, écologique, citoyenne - Radical de gauche, Grand Lyon demain - Objectif Lyon Métapolis - Mouvement démocrate - Non inscrits,  
- contre : néant,  
- abstention : néant.

Adopté à l'unanimité.

Rapporteur : M. le vice-président ABADIE.

**N° 2009-0504 - déplacements et voirie** - Lyon 3° - Lyon 6° - Rue Garibaldi - Réaménagement du tronçon Lafayette-Bouchut - Individualisation d'autorisation de programme - Direction générale - Direction de la voirie -

**M. LE PRÉSIDENT** : Monsieur Alain Imbert a été désigné comme rapporteur du dossier numéro 2009-0504. Monsieur Imbert, vous avez la parole.

**M. Alain IMBERT**, rapporteur : Avis favorable de la commission pour ce dossier de la rue Garibaldi.

**M. LE PRÉSIDENT** : Merci bien. J'ai deux minutes pour le groupe Les Verts.

**Mme CHEVALLIER** : Bonjour, mesdames et messieurs. Le groupe Les Verts se réjouit de cette délibération qui lance l'opération de requalification de la rue Garibaldi dans un secteur du troisième arrondissement qui est densément peuplé. L'idée de transformer cet axe emblématique du tout-voiture des années 70, qui ressemble à une vraie autoroute en milieu urbain, en une coulée verte urbaine propice aux modes doux et à haute valeur paysagère fait partie des engagements qui avaient été pris devant les Lyonnais lors des élections municipales.

Nous pouvons cependant regretter que la partie de la rue Garibaldi prévue pour être requalifiée dans ce mandat soit réduite à la portion Lafayette-Bouchut et donc moins importante que ce qui avait été annoncé.

Pour autant, si l'axe fort modes doux aujourd'hui est bien acquis - donc un axe fort pour les piétons et les vélos - nous voudrions attirer votre attention sur la nécessité de mettre en place un site propre de transports en commun sur la rue Garibaldi requalifiée. La rue Garibaldi est la plus longue rue de Lyon, avec près de

quatre kilomètres, traversant trois arrondissements et, dans ce qui est prévu, il y a une emprise de trois voies de circulation, ce qui permet en fait l'inscription d'une ligne de transports en commun en site propre. Cette proposition intervient à un moment où le Sytral est en cours de réflexion générale sur l'évolution de son réseau de bus avec le projet Coraly. Donc nous souhaitons que ce point figure dans le cahier des charges des concepteurs. Cette proposition aurait aussi l'avantage de permettre que cet axe devienne un axe apaisé du point de vue de la circulation automobile et contribue ainsi à en faire un véritable axe fort.

Nous voudrions aussi inciter, à cette occasion, à une réhabilitation importante des immeubles de la rue Garibaldi avec, par exemple, une opération d'amélioration thermique des bâtiments.

Enfin, le groupe Les Verts rappelle que la rue Garibaldi n'est pas le seul axe à réaménager dans l'agglomération lyonnaise. A Villeurbanne, le cours Emile Zola, qui lui aussi connaît une grande circulation, qui est très bruyant et accidentogène, doit faire aussi l'objet d'un tel projet ambitieux et nous comptons sur un lancement prochain de ces études.

Je vous remercie de votre attention.

**M. LE PRÉSIDENT** : Merci beaucoup. Le groupe Ensemble pour le Grand Lyon.

**Mme DAGORNE** : Merci, monsieur le président. Chers collègues, le réaménagement en profondeur de la rue Garibaldi figurait en bonne place, à juste raison, dans les programmes électoraux des dernières municipales.

En 2008, monsieur le président, vous aviez présenté un projet dans votre programme qui annonçait la création d'un parcours vert tout au long de la rue Garibaldi et que ce projet serait budgété dans le plan de mandat 2008-2014.

Aujourd'hui, il nous est proposé le réaménagement de la portion entre le cours Lafayette et la rue Bouchut à l'horizon 2013. La perspective de cette réalisation partielle n'est pas la meilleure solution, ni pour le troisième ni pour le septième arrondissement de Lyon, tant la rue Garibaldi est un axe clef.

En effet, nous devons prendre en compte la qualité de vie. Nous n'oublions pas qu'il y a des habitants qui vivent le long de la rue Garibaldi et qui subissent au quotidien les nuisances liées à cette autoroute en ville : pollution, bruit de la circulation accentué par la vitesse, coupure entre les quartiers faute de traversées suffisantes. C'est aussi dans cette section que l'on trouve des espaces publics et des équipements qu'il faut valoriser, notamment, pas très loin d'ici, la place des Martyrs de la résistance qui est actuellement un petit peu un cul-de-sac peu accueillant.

D'un point de vue global, il faudra aussi avoir l'ambition de préparer le réaménagement complet de la rue Garibaldi, du cours Lafayette à Sergent Blandan dans le septième arrondissement d'ici 2014, surtout quand on se souvient que ce projet global, dont les premières études avaient été lancées par Henry Chabert sous l'autorité de Raymond Barre, a déjà été repoussé depuis au profit d'autres priorités.

Parce que nous nous réjouissons du démarrage et comme il vaut mieux un peu que rien du tout, nous voterons ce dossier mais, sur un plan plus technique, nous demandons qu'une étude de circulation soit bien prévue pour gérer les conséquences de l'éventuelle suppression de la trémie sous le cours Lafayette.

Je vous remercie.

**M. LE PRÉSIDENT** : Donc, si j'ai bien compris, vous êtes pour le projet mais à condition de garder éventuellement la trémie, c'est-à-dire de garder le caractère autoroutier, contrairement à l'esprit du projet que l'on souhaite développer ?

**Mme DAGORNE** : Merci, monsieur le président. Je pense que vous avez mal compris ma dernière phrase. C'était surtout d'envisager les aménagements dans le cas de la suppression mais notre groupe n'est pas contre. Excusez-moi si je me suis mal exprimée.

**M. LE PRÉSIDENT** : Parfait. Bien évidemment que nous allons lancer ce projet. C'est un projet de 30 M€. Tout à l'heure, nous voterons le dossier relatif au tunnel sous la Croix-Rousse qui sera un projet à 222 M€. Cela fera déjà, pour ces deux dossiers, 252 M€ sur un plan de mandat de 2,100 milliards.

Mes chers collègues, après, on peut demander toujours effectivement davantage. Il faut simplement ajuster les recettes (dont d'ailleurs on ne sait pas ce qu'elles seront) aux dépenses que nous avons engagées. Quand on dit : "Je supprime la taxe professionnelle", pour le Grand Lyon, c'est 523 M€. Et qui peut dire après comment on la remplace ?

Jusqu'à présent, je n'ai pas entendu d'explications entièrement convaincantes et je redis que, moi, je suis pour qu'il continue à y avoir un lien entre l'économie et les territoires, parce que si ce lien était supprimé, ce serait dramatique. Bien évidemment, tout le monde voudrait, dans sa ville, avoir les nouvelles technologies de l'information et de la communication. Mais s'il fallait passer par exemple à la vallée de la chimie, cela serait une autre histoire. Et je ne suis pas sûr qu'à ce moment-là, nous aurions, s'il n'y avait pas le lien entre recettes financières et capacité d'aménagement du territoire derrière, une volonté aussi forte des populations. Alors je mets en garde. Lorsque aujourd'hui on parle de la désindustrialisation du pays, faisons en sorte que, par des mesures qui se révéleraient à terme inappropriées, on ne renforce pas la désindustrialisation de notre pays.

Je mets le dossier aux voix :

- pour : groupes Socialiste et apparentés - Ensemble pour le Grand Lyon - Synergies-Avenir - Communiste et intervention citoyenne - Centriste et démocrate - Les Verts - Gauche alternative, écologique, citoyenne - Radical de gauche, Grand Lyon demain - Objectif Lyon Métapolis - Mouvement démocrate - Non inscrits,  
- contre : néant,  
- abstention : néant.

Adopté à l'unanimité.

Rapporteur : M. Alain IMBERT.

**N° 2009-0507 - déplacements et voirie** - Lyon 1er - Lyon 2° - Lyon 4° - Lyon 5° - Création d'une zone 30 - Individualisation complémentaire d'autorisation de programme - Direction générale - Direction de la voirie -

**M. LE PRÉSIDENT** : Monsieur le vice-président Vesco a été désigné comme rapporteur du dossier numéro 2009-0507. Monsieur Vesco, vous avez la parole.

**M. le vice-président VESCO**, rapporteur : Merci, monsieur le président. Il s'agit d'une individualisation complémentaire d'autorisation de programme sur le plan d'installation des plateaux des 100 entrées et des 40 rappels cœurs de zone 30 de Lyon. 14 M€ ont été fléchés là-dessus, 3,5 M€ déjà autorisés. Il s'agit d'une nouvelle autorisation de 3 M€ pour réaliser le programme de travaux 2009 et je note que ce programme

est associé à la programmation modes doux du mandat et à bon droit car il s'agit d'un aménagement qui, par excellence, contribue à rééquilibrer l'espace public en faveur des modes doux en rendant 96 kilomètres de rues de Lyon plus favorables à leurs pratiques.

Un avis favorable de la commission avec une demande d'amélioration, cependant, sur le revêtement de ces plateaux pour donner un message plus clair -c'est le cas de le dire- aux automobilistes et ne pas répliquer de la voirie routière sur ces aménagements.

**M. LE PRÉSIDENT** : Merci bien. Le groupe Les Verts.

**Mme CHEVALLIER** : Oui, c'est encore à mon tour d'intervenir pour le groupe Les Verts.

Donc je souhaitais d'abord attirer votre attention -et c'est ce dont vient de parler monsieur Vesco- sur la question du choix du revêtement pour les plateaux dans la zone 30. Il a fait référence à l'importance du choix du type de revêtement pour le bruit occasionné lors du franchissement par les voitures. Et nous voulions aussi souligner la question des cyclistes pour qui le franchissement de ces plateaux peut être difficile voire, dans certains cas, avec un risque de chute quand ils tournent à droite ou à gauche. C'est vrai que le choix de ce revêtement est très important.

Dans un second temps, on voulait intervenir pour regretter que, dans ce rapport, il ne soit pas fait référence à la mise en place des doubles-sens cyclables qui sont prévus dans un décret qui a été adopté le 30 juillet 2008 dernier et qui rendra obligatoire cette mise en place de doubles-sens cyclables dans les zones 30, sauf dérogation pour certaines rues mais il faudra qu'elle soit justifiée. Le décret de juillet dernier, qui est appelé "décret code de la rue", est applicable aux zones 30 déjà existantes, les collectivités ayant jusqu'à juillet 2010 pour se mettre en conformité. Pour nous, il est important que, dans les travaux d'aménagement prévus dès 2009 et début 2010 dans la zone 30 en question, la mise en place d'un double-sens cyclable soit bien prise en compte et qu'il n'y ait pas d'aménagement réalisé qui pourrait entraver cette mise en place à partir de juillet 2010.

On voulait profiter de cette occasion pour rappeler, pour nous, tout l'intérêt des doubles-sens cyclables. C'est vraiment une mesure qui favorise les déplacements à vélo, qui dissuade les cyclistes de circuler sur les trottoirs dans les voies à sens unique pour les voitures et c'est vrai que c'est un sujet dont on entend beaucoup parler aujourd'hui. C'est aussi une mesure qui permet d'apaiser la circulation dans les rues où elle est mise en place. C'est un aménagement peu coûteux et, aujourd'hui, c'est quelque chose qui est important. Enfin, c'est aussi un aménagement qui renforce la sécurité des cyclistes : les voitures les voient arriver de face et donc c'est un gage de sécurité pour eux. Il faut noter qu'à ce jour, aucun accident n'a été relevé suite à la mise en place de doubles-sens cyclables -bien sûr, il faut l'accompagner de la communication adéquate quand on le met en place- dans toutes les villes où cet aménagement existe -et il existe déjà dans de nombreuses villes- et que Villeurbanne vient de décider de la mise en place de plusieurs aménagements de ce type.

Un autre élément intéressant du décret, dont on ne parle pas non plus dans le rapport, c'est la création de zones de rencontres. C'est aussi un nouveau concept qui est prévu et permis par le décret du 30 juillet dernier. Ce sont des zones où la vitesse est limitée à 20 kilomètres/heure et dans lesquelles les piétons sont prioritaires sur tous les modes de transport. Donc on pose la

question déjà de réfléchir à l'aménagement de zones de ce type lors des aménagements qui vont être réalisés dans la zone 30 de la Presqu'île.

Voilà, donc nous voterons bien évidemment ce rapport mais nous resterons vigilants quant au maintien de la possibilité de mise à double-sens des rues sur lesquelles interviendront les travaux. Je vous remercie.

**M. LE PRÉSIDENT :** Merci bien. Nous serons vigilants nous aussi pour la mise en double-sens d'un certain nombre de rues de la zone 30. Ce sera un maximum de rues à l'intérieur de la zone 30. Pour le reste de la ville, je suis, pour ma part, plus réticent parce que je suis aussi très vigilant sur la sécurité des cyclistes. Je sais par exemple que, lorsque l'on est automobiliste, dans le sixième arrondissement, avec le pont Morand, on coupe à angle droit les rues. On ne peut pas regarder à droite pour la priorité à droite et à gauche pour la priorité aux cyclistes. Il y en a donc un qui se fait "cartonner" quelque part. En tant que maire, j'ai la responsabilité de la sécurité dans ma ville. J'aurai beaucoup de vigilance pour qu'on soit audacieux dans l'aménagement de la ville mais, en même temps, pour que cette audace se fasse de manière raisonnée, pour la sécurité des personnes.

Voilà, comme c'est un des sujets que je vois souvent abordé dans la place, je préfère donner ma position une fois pour toutes, comme cela elle sera définie.

Donc je mets le dossier aux voix :

- pour : groupes Socialiste et apparentés - Ensemble pour le Grand Lyon - Synergies-Avenir - Communiste et intervention citoyenne - Centriste et démocrate - Les Verts - Gauche alternative, écologique, citoyenne - Radical de gauche, Grand Lyon demain - Objectif Lyon Métropolis - Mouvement démocrate - Non inscrits, - contre : néant, - abstention : néant.

Adopté à l'unanimité.

Rapporteur : M. VESCO.

**N° 2009-0508 - déplacements et voirie** - Caluire et Cuire - Lyon - Passerelle sur le Rhône entre la Cité internationale et le quartier Saint Clair à Caluire et Cuire - Demande d'individualisation complémentaire d'autorisation de programme pour l'opération n° 0945 - Direction générale - Direction des grands projets -

**M. LE PRÉSIDENT :** Monsieur le vice-président Vesco a été désigné comme rapporteur du dossier numéro 2009-0508. Monsieur Vesco, vous avez la parole.

**M. le vice-président VESCO,** rapporteur : Merci, monsieur le président. Il s'agit d'une demande d'individualisation complémentaire d'autorisation de programme pour la passerelle modes doux reliant la ville de Caluire et Cuire à la ville de Lyon 6°, quartier Saint Clair à la Cité internationale, une passerelle très attendue qui fait partie de l'axe Léman-Mer et de l'Anneau bleu et qui est d'ailleurs le bouclage de cet Anneau bleu. 8,460 M€ pour un total autorisé de 9,343 M€. Merci, monsieur le président.

**M. LE PRÉSIDENT :** Merci beaucoup. Le groupe Les Verts pour deux minutes.

**M. le vice-président BUNA :** C'est tout simplement en entendant notre collègue qui intervenait sur la rue Garibaldi et qui s'impatientait de ne pas voir la totalité de cet aménagement fait dans le mandat que je me disais : "Mais tiens, voilà l'illustration, avec la passerelle Saint Clair-Cité internationale,

que la ville se construit dans la longue durée, parfois même dans la continuité !". Cette passerelle, elle a été imaginée en 1994, au moment du début de la Cité internationale, mandat Noir, mandat Barre, premier mandat Collomb et, avec un peu de chance, nous la finirons -mais je crois que cette fois-ci, nous aurons de la chance- en 2012. Tant mieux !

Il aura fallu dix-sept ans pour qu'une évidence se réalise : relier deux quartiers, deux centres tertiaires, permettre les liaisons piétonnes et cyclables. A chaque chose malheur est bon puisque l'attention portée aux déplacements des personnes à mobilité réduite et aux déplacements vélo s'inscrit dans un autre contexte.

J'ai relu le texte de 1994, puis le texte de 2004 ; nous mettons l'accent sur le réseau cyclable. Donc tout cela simplement pour nous féliciter. Il y a eu des périodes où il était possible de la faire mais financièrement et économiquement, il était difficile de la réaliser. Il y a eu des périodes où nous avons relancé le processus, comme dans le mandat précédent, à partir de 2004, mais il était contrarié par quelques péripéties juridiques. Cette fois-ci, je pense que le lauréat ayant été désigné, il reste à formaliser les démarches administratives. Ainsi, en 2012, ensemble nous pourrions inaugurer ce qui aura été l'œuvre de quatre mandatures et d'une volonté commune.

Voilà, c'était tout ce que je voulais dire. C'était pour rappeler, en ce début de mandat, qu'il faut faire souvent preuve de patience pour les dossiers ambitieux qui nous tiennent à cœur.

**M. LE PRÉSIDENT :** Nous qui avons cette sagesse, nous inscrivons notre action dans le temps et nous savons que nous aurons le temps de finir la rue Garibaldi dans d'autres circonstances et peut-être de l'achever dans le prochain mandat.

Le groupe Ensemble pour le Grand Lyon.

**M. VATÉ :** Monsieur le président, nous dirons comme monsieur Buna : "Enfin la passerelle !". Mais, pour autant, ne nous emballons pas. Depuis des années, les maires de Caluire et Cuire ont entendu beaucoup de promesses au sujet de cette passerelle. Ils les ont entendues et, selon la formule célèbre, ces promesses n'engageaient qu'eux-mêmes puisqu'ils avaient eu la faiblesse de faire confiance au président de la Communauté urbaine.

Voici un quartier de notre agglomération qui a beaucoup souffert des lenteurs de sa réhabilitation étalée sur une quarantaine d'années, c'est-à-dire à peu près deux générations et où, bizarrement, divers ajournements liés à des artifices de procédures -rappelés il y a un instant par monsieur Buna- aboutissent maintenant à une échéance qui est fixée à 2012. Quel retard par rapport aux autres investissements voisins qui ont beaucoup plus de chance et qui, pourtant, étaient le cadre auquel était rattachée l'idée-même de cette passerelle !

Alors pourquoi autant de lenteurs et comment les expliquer ? Pourquoi surtout autant de lenteurs vis-à-vis d'un quartier qui a connu autant de difficultés ? Les quartiers de Lyon sociologiquement plus favorisés connaissent rarement un tel étalement. Faut-il faire une analyse sociologique de ce calendrier ? Faut-il voir de l'ironie dans le fait que, pour justifier a posteriori ces retards, vous inscriviez votre action dans la longue, longue, longue durée ?

Le maire de Caluire et Cuire n'a pas de réponse aux questions que je viens de poser mais c'est néanmoins lui qui est en première ligne face au mécontentement des habitants les plus directement concernés. Alors, avec les élus de Caluire et Cuire, notre groupe sera très vigilant sur ces calendriers car les



habitants du quartier de Saint Clair méritent autant de respect que les autres et, en cas de nouveau retard, nous saurons exiger que vous veniez personnellement sur le terrain afin de répondre aux interrogations légitimes des habitants concernés.

Je vous remercie.

**M. LE PRÉSIDENT** : Merci bien. Je leur répondrai personnellement. Je leur répondrai que, par exemple, dans les quartiers de Lyon, je vais augmenter la taxe d'habitation de 6 % pour, en particulier, donner des marges de manœuvre au Grand Lyon et éventuellement pouvoir réaliser la passerelle qu'ils attendent tant mais qui, apparemment, n'est pas attendue avec autant d'impatience par les responsables locaux puisque ces derniers décident de ne pas augmenter leur imposition (ce qui veut dire qu'ils estiment que leur commune est assez dotée en équipements et qu'ils n'ont pas besoin de se donner de marge de manœuvre). Je suis donc prêt quand vous voulez à venir m'expliquer avec les habitants de Saint Clair.

Je mets ce dossier aux voix :

- pour : groupes Socialiste et apparentés - Ensemble pour le Grand Lyon - Synergies-Avenir - Communiste et intervention citoyenne - Centriste et démocrate - Les Verts - Gauche alternative, écologique, citoyenne - Radical de gauche, Grand Lyon demain - Objectif Lyon Métapolis - Mouvement démocrate - Non inscrits,  
- contre : néant,  
- abstention : néant.

Adopté à l'unanimité.

Rapporteur : M. le vice-président VESCO.

**N° 2009-0500 - déplacements et voirie** - Contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise - Avis sur l'avant-projet sommaire de la partie nord et sur les études préliminaires de la partie sud - Délégation générale au développement urbain - Direction des politiques d'agglomération - Mission déplacements -

**M. LE PRÉSIDENT** : Madame Dubos a été désignée comme rapporteur du dossier numéro 2009-0500. Madame Dubos, vous avez la parole.

**Mme DUBOS**, rapporteur : Avis favorable de la commission, monsieur le président.

**M. LE PRÉSIDENT** : Merci bien. Le groupe Objectif Lyon Métapolis.

**Mme BARGOIN** : Merci, monsieur le président. Ce projet du CFAL est non seulement un des grands projets structurants de l'aménagement du territoire national mais il s'inscrit aussi dans le cadre de la politique européenne et il est un des maillons de la Magistrale éco-fret, reliant le Benelux à l'Europe du sud en passant par la France. En réduisant la circulation routière, il répond aussi bien aux exigences du Grenelle de l'environnement qu'au renforcement de la circulation fiable et performante du mode ferroviaire. Cet axe nord-sud, déjà très emprunté, est appelé à jouer un rôle encore plus important à l'avenir.

Quand on connaît la presque saturation actuelle du nœud ferroviaire lyonnais, les élus du Grand Lyon doivent porter toute leur attention sur ce projet qui permettra, certes, d'éviter le passage d'une partie du fret dans le nœud ferroviaire lyonnais mais aussi de l'inscrire dans le développement de la région urbaine de Lyon. Pour ce faire, vu le développement du port Edouard Herriot qui est désormais le premier port intérieur français pour le trafic de conteneurs tous modes confondus, il apparaît

indispensable d'étudier une nouvelle plate-forme intermodale permettant les transferts d'un mode vers un autre (route, rail, eau).

Deuxièmement, en ce qui concerne le choix de l'un des sept fuseaux sud, aujourd'hui, le choix semble s'orienter sur Sibelin. Or, même si le triage de Sibelin est de la nouvelle génération et qu'il est l'un des trois hubs nationaux, il date de 1970 et il ne semble pas qu'il pourra répondre à un développement de l'importance que le CFAL apportera avec les liaisons Lyon-sud.

En conséquence, nous voyons bien qu'il n'est que simple évidence et bon sens de mener une étude simultanée du nord et du sud et que la réalisation ne pourra être que d'un seul tenant si l'on ne veut pas que Grenay devienne un énorme bouchon du rail.

Nous voterons donc cette délibération et nous souhaitons, au vu de ce que nous avons dit plus haut, soutenir l'amendement présenté par le groupe Centriste et démocrate.

**M. LE PRÉSIDENT** : Merci beaucoup. Le groupe Radical de gauche-Grand Lyon demain.

**Mme BENELKADI** : Monsieur le président, mes chers collègues, le préfet de la région Rhône-Alpes sollicite une nouvelle fois l'avis du Grand Lyon sur le contournement ferroviaire de notre agglomération.

Nous avons eu l'occasion d'affirmer, en septembre 2005, des positions unanimes concernant le soutien aux principaux objectifs du projet mais en mettant en garde sur la nécessité d'une cohérence entre la partie nord et la partie sud. Aussi, le groupe Radical de Gauche-Grand Lyon demain réaffirme sa position que le contournement soit réalisé d'un seul tenant. Nous pensons et nous privilégions le choix d'une ligne le plus près possible de la ligne LGV Méditerranée afin d'éviter les coupures dans le tissu urbain.

Il est également évident qu'en respect des positions prises lors du Grenelle de l'environnement, un effort majeur devra être fait pour préserver les populations riveraines des nuisances sonores avec la construction de murs antibruit.

Bien entendu, à la suite de notre délibération de ce soir, nous espérons que l'Etat affirme sa détermination en votant les crédits nécessaires pour qu'ensuite, Bruxelles engage également son financement, et ceci dans des délais rapides qui soient acceptables. L'heure n'est plus à l'hésitation, il faut aller plus loin que le stade des idées et passer aux actes. Merci.

**M. LE PRÉSIDENT** : Le groupe Gauche alternative, écologique et citoyenne.

**M. TOULERON** : Chers collègues, je ne reviendrai pas sur les enjeux que constitue le contournement ferroviaire de l'agglomération, des enjeux qui sont liés entre autres à un report du transit routier vers le fer et des enjeux que nous jugeons tout à fait essentiels.

Depuis 2005, la nature du débat a évolué puisque, à l'époque, lorsque la Communauté urbaine avait délibéré, le danger était très grand de découpler totalement les parties nord et sud du contournement et, de fait, de reporter la réalisation du contournement sud au risque de rendre invivable la traversée du sud-est de l'agglomération, notamment des communes de Saint Priest, Vénissieux, Saint Fons, où se trouveraient rabattus sur la ligne Lyon-Grenoble une circulation ferroviaire multipliée par quatre. Le Grand Lyon a eu raison alors de maintenir

une position ferme sur l'exigence d'une procédure commune d'enquête publique sur la totalité du contournement et sur une déclaration d'utilité publique conjointe pour les sections nord et sud. La décision ministérielle d'avril 2007 définit le programme d'ensemble, que l'itinéraire soit défini avant le lancement de l'enquête publique sur la section nord, ce qui allait dans le bon sens.

Il n'en reste pas moins qu'il subsiste un décalage puisque nous en sommes aux études d'avant-projet sommaire pour la partie nord et seulement aux études préliminaires pour la partie sud. Il convient donc de maintenir encore et toujours l'exigence d'une poursuite simultanée des procédures. Pour ce qui concerne le choix des fuseaux sur la partie sud, un des principaux éléments qui doit nous guider, c'est que l'est et le sud-est de l'agglomération sont déjà saturés de coupures autoroutières et ferroviaires et ne peuvent dès lors supporter aucune coupure supplémentaire dans la trame urbaine. Nous soutenons donc la position qui est proposée de privilégier les options dites "de jumelage" avec la ligne grande vitesse et nous approuvons ce rapport.

**M. LE PRÉSIDENT :** Je donne la parole au groupe Les Verts.

**M. COSTE :** Monsieur le président, mes chers collègues, les Verts défendent depuis toujours le développement du fret ferroviaire et le report du trafic routier sur le train. Depuis des années, la nécessité de sortir les trains de marchandises, en particulier les matières dangereuses, de la gare de la Part-Dieu est reconnue par tous. Outre l'amélioration de la sécurité des riverains, la libération de sillons permettra d'augmenter le nombre de TER transitant par la Part-Dieu. Mais attention ! La saturation du nœud lyonnais ne doit pas faire oublier celle de Givors et, à terme, celle de Vienne. La nécessité d'un contournement fret de l'agglomération est évidente. Les décisions ministérielles ayant défini le tracé nord du CFAL, on nous propose aujourd'hui différentes hypothèses sur la partie sud.

Le dossier qui nous est soumis par Réseau ferré de France (RFF) comporte à notre avis au moins trois faiblesses.

Tout d'abord, l'impératif de la desserte de la gare de triage de Sibelin ne nous semble pas convaincant dans ce dossier. En effet, la gare de Sibelin est très à l'écart de l'interconnexion entre la LGV Lyon-Turin et la branche sud Rhin-Rhône et cette plate-forme n'est pas capable d'accueillir des trains de 750 ou 1 000 mètres souhaités par le Grenelle de l'environnement. Sibelin n'est pas équipé pour les containers et il n'y a pas d'intermodalité avec le fluvial. Son utilisation pour la desserte de la vallée de la chimie n'est pas remise en cause. Mais est-ce là qu'il faut attirer de nouveaux trains ? Par ailleurs, toutes les opérations logistiques liées à la desserte de la région lyonnaise gagneraient à utiliser une plate-forme située sur un nouveau site mieux adapté à la montée en puissance des autoroutes ferroviaires ou fluviales.

Second point, la desserte de Saint Etienne : il nous semble que le dossier donne à cet objectif un point nouveau qui vient compliquer l'exercice. Une amélioration de la desserte TER Saint Etienne-agglomération lyonnaise permettrait d'éviter la construction de l'autoroute A 45. Bien que cette desserte soit très intéressante, les précisions manquent sur les flux concernés qui sont pour le moment minimes. Nous sommes d'accord pour une desserte de l'aéroport Saint-Exupéry et de l'est lyonnais, voire de Grenoble, depuis Saint Etienne sans passer par la Part-Dieu mais on peut utiliser pour cela la ligne existante grâce au shunt de Saint Fons qui permettrait une correspondance avec la ligne D du métro et la ligne T 4 à travers la gare de Vénissieux, permettant d'alimenter cette ligne avec des voyageurs en provenance de Lyon centre et de la première couronne "est".

Troisième point, la protection des nappes phréatiques et des zones de protection de captage d'eau potable : les trois tracés nord, dans la partie sud bien sûr, passent dans les périmètres rapprochés de puits de captage importants pour l'agglomération lyonnaise, en contradiction avec les préconisations du schéma d'aménagement et de gestion des eaux de l'est lyonnais (Sage) ; en particulier, le passage sous l'autoroute A 46 se ferait dans la nappe dont l'écoulement serait perturbé.

Pour les tracés qui passent à côté de zones à forte densité de population, une couverture intégrale du tracé est indispensable permettant, outre la protection sonore de la population, de conserver des corridors écologiques et évitant de nouvelles coupures pour le monde agricole.

On peut regretter que ce projet n'ait pas fait partie du plan de relance présenté récemment. En l'absence de précisions sur la façon dont pourrait être financé ce projet, sur la présence ou non de fonds européens, on peut craindre que l'Etat privilégie les variantes nord moins coûteuses à court terme mais qui nécessiteront une protection nécessaire des lignes anciennes existantes qui seraient alors beaucoup plus utilisées.

Il est difficile ce soir de prendre position pour tel ou tel tracé, ce n'est pas le but de notre intervention ni de la délibération qui nous est proposée mais le groupe Les Verts votera cette délibération qui nous semble représenter un compromis acceptable.

Je vous remercie.

**M. LE PRÉSIDENT :** Merci beaucoup. Le groupe Centriste et démocrate.

**M. le vice-président BARRAL :** Monsieur le président, mes chers collègues, sur demande du Préfet, le Grand Lyon est amené à donner un avis concernant le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise.

Ce projet est important pour notre territoire mais aussi pour notre pays. Il doit permettre le développement de ce secteur des transports, ce qui, dans une logique de développement durable, nous semble pertinent.

Ajoutons -même s'il ne s'agit pas de le rajouter dans l'avis- que si le Gouvernement, en son temps, avait suivi l'avis de votre prédécesseur sur le canal Rhin-Rhône, monsieur le président, le problème du fret serait d'une acuité bien moindre.

L'avis qu'il nous est demandé de voter privilégie les fuseaux en jumelage avec la LGV. En cela, il est proche de celui que le département du Rhône a voté le 30 janvier dernier. Cette position est cohérente car elle évite de couper l'agglomération et permet d'envisager des développements à plus long terme pour ces lignes.

Les études préliminaires conduites par RFF ont abouti à distinguer sept hypothèses de passage entre Grenay et la ligne ferroviaire de la rive droite du Rhône. Cependant, les fuseaux de passages tels qu'ils ont été définis dans le dossier, et notamment les tracés les plus au nord du périmètre d'études (A 46-Sibelin nord, A 46-Sibelin sud, plaine d'Heyrieux-Sibelin nord, Sévenne-Véga sud viennois), ne remplissent pas l'objectif principal du projet CFAL qui est de créer une ligne ferroviaire permettant un report modal vers le fret et passant à l'écart de l'agglomération lyonnaise ainsi que de ses gares. Ces tracés qui ont pour but essentiel la desserte de Sibelin auraient pour effet de reproduire les erreurs stratégiques connues par le passé pour l'aménagement de notre territoire.

A l'heure où l'on déménage de grands équipements pour reconquérir de l'espace urbain, à l'heure où l'on travaille à la

protection de nos espaces périurbains, on peut s'interroger sur l'utilité de développer un site de fret transnational au cœur de nos communes, dans un site déjà fortement contraint. N'oublions pas l'avenir, les perspectives de développement car nous aurons alors, au cœur de notre territoire et non en périphérie, un obstacle majeur aux déplacements quotidiens, une rupture territoriale entre secteurs en développement.

Il est inutile de faire croire également que Sibelin est essentiel à la desserte économique locale tant ce site contraint n'accepte aucun report modal adapté. Sachez, pour l'heure, que seuls les camions chargés de gaz à Feyzin sont reportés sur le seul rond-point de Solaize pour gagner l'autoroute A 7 -je vous invite à venir voir-. Situé au cœur d'un site industriel classé Seveso et proche de l'urbanisation, il ne pourra pas se développer et répondre aux objectifs européens en matière de bruit émergent comme au Grenelle de l'environnement qui n'accepte que des trains de 750 à 1 000 mètres de longueur. Géographiquement bloqué, il ne pourra pas évoluer vers un aménagement moderne. Les infrastructures qui s'imposeront pour accompagner la fonctionnalité du site ne pourront être réalisées et, si elles le sont, elles entraîneront de tels coûts et une telle remise en cause des infrastructures routières et du transport voyageurs qu'il est irresponsable de faire l'économie de la réflexion.

Tolérer la possibilité d'un raccordement fret sur le site de Sibelin c'est accepter la création d'une ligne exclusivement dédiée, traversant les territoires du sud de notre agglomération. C'est également ignorer la mobilisation des élus de quarante communes réunies au sein de l'association Parfer, dont certaines, comme la mienne, sont présentes dans cette assemblée. Ensemble, à l'automne dernier à Mions, lors d'un conseil extraordinaire, elles ont délibéré à plus de 900 voix pour rappeler leur position pour un contournement qui tienne compte des réalités locales et du développement de leur territoire. Il est aussi important d'entendre les craintes des riverains et les propositions faites par ces associations dont les manifestations se multiplient. Enfin, c'est faire fi des profondes transformations de l'industrie pétrolière : une infrastructure d'une telle envergure se construit pour les cinquante ans à venir. Qui peut garantir aujourd'hui que l'activité de la vallée de la chimie sera identique à celle que nous connaissons ? Personne bien sûr, bien au contraire.

C'est pourquoi il nous semble opportun, pour garder les marges de développement de notre métropole, d'envisager une plateforme multimodale moderne intégrant le tri et favorisant le transit transnational comme pourrait l'être le site intermodal de Salaise-Sablon, bénéficiant d'un fort engagement de la région Rhône-Alpes et pouvant assurer une connexion des grands axes de transports marchandises à l'aire métropolitaine comme à l'échelle européenne. L'économie réalisable par RFF en évitant la liaison Grenay-Sibelin devrait permettre l'étude et la création d'une véritable plate-forme de fret alternative, répondant à la fois aux enjeux économiques locaux, métropolitains et internationaux.

C'est tout le sens de l'amendement au projet d'avis, afin d'apporter une proposition constructive et de demander à l'Etat d'éclaircir sa position. Des solutions existent, il serait bon de les étudier complètement. Notre texte ne s'oppose pas, bien au contraire, à ce que l'aire urbaine de Lyon se dote d'une zone de fret international, nous insistons simplement sur les contraintes trop fortes qui font que le site de Sibelin ne doit pas être retenu pour ce projet.

Monsieur le président, mesdames, messieurs, chers collègues, je vous remercie.

*(VOIR texte de l'amendement en annexe 2).*

**M. LE PRÉSIDENT :** Merci beaucoup, monsieur Barral. J'ai ensuite le groupe Communiste et intervention citoyenne.

**M. PLAZZI :** Monsieur le président, chers collègues, si chacun s'accorde à reconnaître l'intérêt du plan fret ferroviaire entériné le 22 juillet 2001 et celui de la réalisation d'une nouvelle infrastructure dédiée spécifiquement au transport de matières et de marchandises, il n'en demeure pas moins essentiel d'obtenir un tracé cohérent, le plus éloigné des zones d'habitations situées dans le sud-est de Lyon.

Le contournement fret ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL) est une nécessité de l'aménagement du territoire et devrait s'inscrire dans une politique délibérée du transfert du transport routier vers le transport ferré, dans une perspective à la fois d'emploi public, d'économies d'énergies et de développement durable. Dans ce sens, il devrait faire partie d'un tout, d'une maîtrise globale des déplacements des personnes et des marchandises dans le nœud lyonnais certes, mais aussi dans la région urbaine de Lyon et de Rhône-Alpes. Il y aurait du sens à une vision et à une politique d'ensemble qui incluraient le grand transit international, les transeuropéennes, les transnationales mais aussi les dessertes locales tant des produits et marchandises que des personnes.

C'est loin d'être le cas et le CFAL en deux tronçons non concomitants en serait le mauvais exemple, tout comme l'approche déconnectée des trafics marchandises et des TER et autre REAL pour la région Rhône-Alpes.

Personne ne conteste que le trafic marchandises et matières premières doit être écarté du centre de Lyon, et c'est particulièrement vrai en ce qui concerne le transit transeuropéen qui ne concerne pas la région, c'est-à-dire près de la moitié du trafic général.

Aujourd'hui, force est de constater que le ministre Bussereau méconnaît les avis réitérés des communes impactées par le contournement fret ferroviaire de l'agglomération lyonnaise. Il ignore la délibération commune des 800 élus locaux, représentant plus de quarante communes réunies dans l'association d'élus Parfer, tout comme il refuse d'entendre la manifestation massive de ces mêmes élus et leurs populations le 21 janvier dernier à Paris en négligeant de recevoir personnellement leurs délégations et leurs associations.

À cet égard, nous savons tous qu'un avis unanime et partagé par les communes impactées par le contournement propose que celui-ci soit réalisé au plus tôt, dans une programmation unique du nord au sud, depuis Ambérieu jusqu'au Rhône et, pour la partie sud, le long de la LGV, depuis Grenay jusqu'à hauteur de Saint Rambert d'Albon.

De même, en soulignant que ces projets entreraient utilement dans un programme de grands travaux d'aménagement du territoire dont notre pays a le plus grand besoin, tant dans la situation critique actuelle qu'en perspective d'utiliser le mieux possible l'argent du contribuable à des fins d'intérêt général et collectif, le groupe Communiste réclame une véritable et systématique protection des voies existantes ou futures de transport de marchandises pour les riverains contre le bruit, la pollution, les risques technologiques. Il réclame la concertation et la maîtrise publique des choix des plates-formes intermodales ou de transports.

Nous prenons acte de la saturation du nœud ferroviaire lyonnais et de la nécessité de réaliser un équipement dédié spécifiquement au transport fret, le plus éloigné possible des zones urbaines et impactant le moins possible les populations riveraines.

Nous réaffirmons notre soutien au scénario suivant : privilégier la ligne historique pour le développement des circulations de trains de voyageurs, en cohérence avec l'objectif de faire sortir le fret du cœur de Lyon et conformément aux investissements décidés dans le cadre du contrat de plan Etat-Région 2007-2013. Il s'agit bien de favoriser le développement des dessertes voyageurs sur l'axe, en phase avec le projet REAL.

Nous réitérons notre demande que le contournement soit réalisé d'un seul tenant, à l'appui d'une enquête publique d'ensemble et d'une déclaration d'utilité publique conjointe pour les parties nord et sud, dans un calendrier rapproché.

Nous exigeons que les études des parties nord et sud soient menées simultanément, de manière à assurer la cohérence d'ensemble du projet.

Nous nous opposons catégoriquement à un éventuel doublement des voies ferrées traversant les villes de Mions, Saint Priest, Vénissieux et Saint Fons.

Nous préconisons les options de passage en jumelage avec la LGV Méditerranée, à la condition expresse d'un seul tracé nord-sud assorti d'une décision ministérielle approuvant une DUP unique. Nous nous opposons à toute hypothèse autorisant le renforcement du mixte fret et transport voyageurs sur les lignes existantes.

Il paraît aussi nécessaire d'écarter l'hypothèse de la création de la plate-forme multimodale sur la zone dite "des quatre Chênes" dont l'implantation est incompatible avec les impératifs de protection de la nappe phréatique de l'est lyonnais.

Nous souhaitons aussi que soient examinés le rôle et la place de Sibelin, la circulation nécessaire des dessertes des ZI de production et de stockage, les trafics nécessaires aux activités économiques et à l'approvisionnement du Grand Lyon et de la région.

En définitive, il convient d'engager la réalisation globale, dans les meilleurs délais, d'un véritable contournement fret ferroviaire de l'agglomération lyonnaise du nord au sud, impactant au minimum les populations présentes sur ce secteur, en reliant le secteur d'Ambérieu en Bugey au nord au secteur de Saint Rambert d'Albon au sud par un tracé le plus à l'est possible en retenant l'hypothèse du fuseau jumelage Ligne à grande vitesse Paris-Marseille-Valloire qui correspond à l'option la plus favorable au regard tant des critères d'appréciation qui ont été arrêtés que de l'intérêt général.

Monsieur le président, chers collègues, notre groupe, avec toutes ces remarques, approuvera cette délibération.

Excusez-moi d'avoir un peu dépassé le temps mais le sujet en valait la peine. Merci chers collègues.

**M. LE PRÉSIDENT** : Le groupe Synergies-Avenir.

**Mme la vice-présidente VULLIEN** : Monsieur le président, mes chers collègues, effectivement, ce dossier est extrêmement important et beaucoup de choses ont été dites. Personne ne peut nier qu'il faille se doter au niveau européen d'un réseau de fret ferroviaire performant et surtout économiquement intéressant. La région Rhône-Alpes et l'agglomération lyonnaise se trouvent géographiquement au cœur de ce dispositif, ce qui doit nous conduire à assumer nos responsabilités.

Cette consultation, lancée par le préfet de Région sur la base des divers itinéraires proposés par Réseau ferré de France relatifs à la branche sud du contournement fret ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL) sur la base d'études conduites en 2006 et 2007, touche à son terme. Aujourd'hui, l'avis de notre assemblée est sollicité mais il faut rappeler que, dans le mandat précédent, lors du Bureau du 12 septembre 2005 -l'un des groupes l'a rappelé également-, nous avons donné un accord sur un texte délibératif avec les points suivants :

- accord évident sur le principe d'un contournement ferroviaire et sur le lancement de la liaison Lyon-Turin parce que cela peut permettre des dérivations,

- préférence pour le fuseau A pour la partie nord du projet,

- nécessité absolue d'étudier, aussi finement que pour la partie nord, le barreau Heyrieux-Saint Fons et la liaison sud avec la vallée du Rhône.

Nous nous étions alors prononcés en faveur de la délibération proposée par la Communauté urbaine le 19 septembre 2005.

Nous avons déjà réclamé, pour éviter tout risque de pérennisation d'un demi-contournement particulièrement préjudiciable, une garantie quant à la réalisation de la partie sud pour le fret de transit et mon collègue vient de l'évoquer. Le projet du tronçon nord, dit fuseau A, répondait à nos vœux. Nous réitérons notre souhait de voir le projet de la partie méridionale conduit concomitamment avec celui de la partie septentrionale sans obérer non plus l'avancement du projet global.

Cependant, la réalité du décalage dans le temps dans la réalisation de ce projet entre la partie nord et sud -la partie nord étant déjà engagée- provoquera une augmentation du trafic de fret. Il est donc indispensable de protéger, dans un premier temps, les populations des nuisances et risques engendrés parce qu'il est vrai qu'à chaque fois qu'il y a un décalage dans le temps d'un projet qui vient en plusieurs morceaux, c'est assez dangereux parce qu'on ne sait pas si le deuxième morceau se fait convenablement.

Aujourd'hui, les différentes propositions de fuseaux pour la partie sud nous sont soumises. Au regard du cahier des charges et des objectifs affichés, nous pouvons constater que tous les fuseaux proposés ne répondent pas aux critères d'efficacité économique, sociale, environnementale et financière. Beaucoup de collègues ont déjà évoqué le sujet mais force est de constater que les coûts de réalisation varient du simple au double et nous savons pertinemment qu'en ces temps de crise économique et donc de restrictions, les choix budgétaires les plus coûteux ne seront sans doute pas retenus, c'est-à-dire les plus au sud.

Rappelons que l'un des objectifs est de limiter la cohorte de poids lourds sur les axes routiers -bien que cette infrastructure ne suffira pas à pallier le report modal du fret de la route vers le rail- et de contribuer à la décongestion des points du nœud ferré lyonnais en desservant les pôles logistiques et des zones d'activités traversées.

D'une analyse des différentes hypothèses de fuseaux, nous observons que ceux situés les plus au nord, à savoir ceux de la plaine d'Heyrieux-Sibelin nord, Sibelin sud et Sibelin nord recueillent les caractéristiques et objectifs du cahier des charges. Les attendus relatifs aux aspects du développement durable et la protection des populations concernées sont satisfaisants. Je comprends parfaitement les collègues qui ont dit que Sibelin n'est peut-être pas le meilleur site mais personne ne propose un autre site. Il est sans doute le moindre mal actuel et surtout déjà existant donc avec la possibilité de l'agrandir.

En outre, sur le plan financier, ils sont les plus réalistes et les moins coûteux et prennent en compte le site de Sibelin, troisième site de fret ferroviaire national et maillon essentiel. Le développement de cette plate-forme participe à l'essor économique de la métropole lyonnaise et, pour ma part -et c'est l'avis de notre groupe-, si l'on refuse ce site en disant qu'il est inapproprié, que l'on nous démontre quel autre site peut être envisagé et donc à quel terme.

Nous observons également que les analyses du groupe Synergies-Avenir, étayées par les exposés de notre collègue et vice-président délégué aux grandes infrastructures et logistique Jean-Claude Desseigne, sont en phase avec celles très poussées d'une association de déplacements sur la région qui nous a envoyé une étude comparée des différents sites.

En conclusion, nous nous en tiendrons à la délibération proposée ce soir et la soutenons par un vote favorable du texte proposé aujourd'hui.

Je vous remercie de votre attention.

**M. LE PRÉSIDENT :** Le groupe Ensemble pour le Grand Lyon.

**M. MEUNIER :** Monsieur le président, mes chers collègues, ce projet de délibération concerne l'intérêt général et je le dis d'autant plus sans ironie que cela est vrai.

Le Grenelle de l'environnement, appuyé par le plan de relance du Gouvernement, a clairement fait le choix de privilégier le rail, les voies fluviales et maritimes pour le transport de marchandises. L'objectif est clair : il s'agit de diminuer très fortement les émissions de gaz à effets de serre et les particules nocives tout en permettant à la France de continuer à créer de la richesse et donc de l'emploi grâce au développement de ses entreprises.

Le CFAL fait partie de ces grands projets d'intérêt général qui mobilisent, à juste titre, l'argent du contribuable. D'aucuns diront légitimement, après les aéroports de Bron, Saint-Exupéry, les autoroutes A 43, A 42, A 432, les conduites de gaz et la rocade "est" saturée, que les riverains de l'est lyonnais participent déjà pleinement à la promotion de cet intérêt général. Cela est vrai, sans aucun doute, ce qui leur donne d'autant plus le droit d'être écoutés lorsqu'il s'agit de réaliser une nouvelle infrastructure.

Avec le CFAL, il s'agit d'éloigner le fret ferroviaire des zones urbaines et c'est la raison pour laquelle les options concernant la ligne historique ne peuvent en aucun cas être retenues car les populations de Saint Priest, Mions, Vénissieux méritent le même respect accordé à d'autres. La réalisation d'un seul tenant du CFAL est donc une obligation. L'option jumelage LGV-fret ferroviaire semble être aujourd'hui l'option environnementale la plus cohérente, avec une réserve tout de même : elle obligera un grand nombre de trains de fret à emprunter la ligne historique, compte tenu du positionnement de la plate-forme de Sibelin nécessaire à l'activité économique de notre agglomération, ce qui ne peut pas être, à terme, une solution durable car nous avons besoin des emplois et de la vallée de la chimie, comme vous l'avez rappelé tout à l'heure, monsieur le président.

En conclusion, compte tenu des autres propositions émises, notamment dans leur réalisation, le groupe Ensemble pour le Grand Lyon votera pour ce projet de délibération et contre le projet d'amendement du groupe Centriste et démocrate.

**M. LE PRÉSIDENT :** Merci beaucoup. Le groupe Socialiste et apparentés.

**M. SERRES :** Monsieur le président, mes chers collègues, nous délibérons ce soir sur un dossier qui a été ouvert fin 2001 lors d'un débat public portant, de manière très exceptionnelle, sur le contournement autoroutier à l'ouest et le contournement ferroviaire à l'est. Aujourd'hui, seul le contournement ferroviaire à l'est est resté d'actualité et nous devons exprimer un avis sur l'avant-projet pour la partie nord et sur les études préliminaires pour la partie sud.

Depuis le début, l'évolution de ce dossier a donné lieu à de nombreuses incohérences. En effet, tout a commencé par l'annonce d'un grand contournement dédié à la Magistrale éco-fret pour un transit européen nord-sud. Puis il a été question d'une mixité de trafic fret et voyageurs sur ces mêmes lignes. Ensuite, la liaison Saint Etienne-Saint-Exupéry est venue se rajouter à ce dossier déjà passablement obscur. Que cherche-t-on à faire ? Un contournement dédié au fret européen, une simple desserte régionale, une ligne nouvelle avec une mixité fret-voyageurs ?

Nous avons besoin, nous, élus, ainsi que nos populations de l'est lyonnais, de clarté et de transparence. Chacune de ces hypothèses a une logique qui peut être contradictoire par rapport aux autres mais faire de ce projet un fourre-tout ne répond à aucune logique d'avenir. Pourquoi avoir scindé en deux parties, nord et sud, un projet qui n'était prévu que d'un seul tenant ? Pourquoi ne pas vouloir mettre en exergue, dans le cadre du développement durable, notre fort potentiel environnemental ainsi que la richesse aquifère de notre secteur qui représente 70 % de la réserve d'eau de notre agglomération ? La valse des hésitations et le travail dans l'urgence génèrent forcément des incohérences qui marquent ensuite nos territoires pour plus d'un siècle -voir le tunnel de Fourvière ou l'A 46-.

Pour toutes ces raisons, je tiens à remercier, au nom de tous mes collègues maires de notre secteur, le président du Grand Lyon d'avoir su proposer à notre assemblée une délibération qui, elle, a le mérite d'être claire et sans ambiguïté. Tous les éléments de ce dossier y sont clairement cernés et exposés.

Dans l'est lyonnais, nous sommes tous d'accord sur le principe du contournement ferroviaire. Nous demandons simplement le respect et la prise en compte de nos centaines de milliers de concitoyens du secteur. Nous souhaitons la simultanéité dans la réalisation des parties nord et sud pour ne pas risquer de voir le fret emprunter la ligne historique en attendant mais nous savons tous que le provisoire dure parfois très longtemps. Nous demandons le jumelage de cette voie de contournement avec la LGV Méditerranée, avec la possibilité de rejoindre la plate-forme trimodale de Salaise-Sablons permettant les transports doux, à savoir le fluvial et le ferroviaire. Nous exigeons enfin que la ligne Lyon-Grenoble ne soit pas utilisée pour le fret afin de libérer les fuseaux pour le transport voyageurs en TER dans le cadre du projet REAL sur lequel nous fondons beaucoup d'espoir.

Nous sommes, nous, élus de l'est lyonnais, très satisfaits d'avoir été entendus et compris par vous tous, mes chers collègues et en particulier par vous, monsieur le président. Notre force au sein de ce collectif, c'est que, malgré nos diversités, nous sommes toujours capables d'être unis et solidaires sur des projets fondamentaux qui touchent à notre vie quotidienne.

"Chacun est seul responsable de tous" a dit Saint-Exupéry. Nous devons le démontrer en votant de manière unanime cette délibération. Ce sera la meilleure façon de montrer de la solidarité entre nous tous ici présents et un excellent moyen de travailler ensemble à un avenir communautaire auquel nous croyons tous.

Je vous remercie.

**M. LE PRÉSIDENT :** Merci beaucoup. La prochaine fois, il faudra calibrer l'intervention au temps demandé. Je vais donner maintenant la parole à monsieur Jean-Claude Desseigne, chargé de suivre ce dossier.

**M. le vice-président DESSEIGNE :** Monsieur le président, chers collègues, les différentes interventions qui sont manifestées traduisent une cohérence dans la manière d'aborder ce projet et dans les grandes réflexions qui doivent présider à sa conduite mais aussi dans les actions qui seront à mener.

Quelques observations de deux natures.

Tout d'abord, sur le projet lui-même, il s'agit d'un projet ambitieux et on y retrouve de grands enjeux pour un grand projet. En résumé, le maillage des infrastructures existantes et des projets de lignes nouvelles, le projet de contournement, tout cela constitue un maillon essentiel dans l'infrastructure à venir. Le CFAL a vocation à être une artère majeure de l'aire métropolitaine. Il doit permettre par ailleurs de développer le transport ferroviaire de marchandises en épargnant les communes et les territoires fort impactés à ce jour ou qui pourraient l'être demain, d'améliorer la desserte des principaux sites de fret, de contribuer au développement des services voyageurs en libérant des sillons et en réduisant les aléas d'exploitation, ce qui permettra aussi d'améliorer la régularité des trains de voyageurs mais également de renforcer la desserte de Saint-Exupéry et enfin de s'inscrire dans une architecture globale du réseau futur en lien avec les deux autres grands projets ferroviaires que sont la liaison Lyon-Turin et la branche sud de la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône.

Une deuxième série d'observations directement liées à notre délibération de ce soir : la rédaction de cette délibération répond à l'ensemble des préoccupations et c'est assez remarquable de le noter. Il y a eu unanimité dans toutes les interventions, tous groupes confondus. Il y a -et c'est important de le souligner- identité avec le précédent avis qui avait été émis en 2005.

Nous serons certainement contraints à intervenir de nouveau sur ce dossier qui est appelé à évoluer, notamment en fonction de la position de l'Etat et lorsqu'il faudra bien envisager quelques sujets qui fâchent, comme toute la partie financière. Nous devons être crédibles et cohérents dans notre délibération. A ce stade, évitons de multiplier les conditions, ce qui pourrait tout compliquer et peut-être conduire à une réalisation du contournement nord sans le contournement sud, ce qui serait alors contraire à nos objectifs. Il est bien entendu que les deux contournements doivent être poursuivis de pair.

Voilà les quelques remarques que je souhaitais formuler sur ce dossier.

**M. LE PRÉSIDENT :** Mes chers collègues, quelques mots pour conclure ce débat. Je crois que la proposition d'avis telle qu'elle est rédigée a un certain nombre de vertus.

D'abord, c'est d'être conforme à ce que nous avons toujours affirmé. Lorsqu'il y a eu d'abord la coupure entre deux projets, entre le nord et le sud, j'avais dit au ministre des Transports de l'époque, en notre nom à tous, qu'effectivement, nous souhaitons que le dossier soit mené de façon continue afin de ne pas avoir ensuite de mauvaises surprises, de voir la branche nord réalisée et la branche sud remise à plus tard. Je crois que notre vote unanime sur ce type de dossier a permis, sinon que nous soyons totalement entendus, au moins que nous progressions dans ce sens. Et aujourd'hui, les études sont lancées sur la branche sud.

Je vous propose que nous continuions à affirmer ce que nous avons affirmé par le passé, à savoir que, sur le tracé, nous souhaitons effectivement celui qui provoque le moins de nuisances, celui qui longe la LGV et que, pour ce soir, nous nous en tenions là. J'ai peur que tout ajout superflu, loin de renforcer notre avis, vienne effectivement l'amoinrir.

Je comprends le souci exprimé par notre collègue Barral. Je lui propose, s'il en est d'accord, que nous nous en tenions à l'avis tel qu'il est rédigé aujourd'hui et que, pour ce qui concerne l'amendement qu'il souhaitait défendre, je puisse, à titre personnel, attirer l'attention du Ministre et du Préfet sur les destinées futures de la gare de triage de Sibelin et sur la possibilité de trouver de nouveaux sites d'implantation. Si notre ami Barral en est d'accord, nous verrons ensemble comment rédiger cette lettre pour que ses préoccupations puissent être prises en compte.

Monsieur Barral, vous avez la parole.

**M. le vice-président BARRAL :** Monsieur le président, je vous l'accorde. Je souhaite simplement que monsieur le préfet puisse lire votre courrier et ne pas l'enterrer sous la pile, comme il a l'habitude de le faire lorsque nous nous adressons à lui sur un sujet comme celui-ci. C'est tout de même très difficile de se faire entendre.

**M. LE PRÉSIDENT :** J'en enverrai un exemplaire bien évidemment au Ministre et, étant donné que nous avons sur ces bancs des parlementaires qui ont un souci de l'est lyonnais extrêmement poussé, je ne doute pas que ma missive puisse aller jusqu'au bureau du ministre des Transports. Et, s'il faut plus loin, à Matignon ou, s'il faut encore plus loin, jusqu'au Président de la République et que celui-ci nous répondra. Car, lorsque je vois un tel concert -tout à l'heure, notre collègue maire de Mions indiquait un conseil municipal extraordinaire votant des décisions avec 900 personnes pour un vote-, même moi qui fait plutôt dans la convergence, je ne réussis pas à avoir une telle unanimité. Fort de cette unanimité, je ne doute pas que le Gouvernement, dans sa sagesse, prendra en compte l'avis qui a été donné par le Grand Lyon et qu'il n'y aura pas de DIScorde entre les avis initiaux et la prise d'avis du Gouvernement ; ce sera une façon de parfaire une entente parfaite. Merci.

Je mets donc le texte aux voix, l'amendement étant retiré, je pense.

*(L'amendement est retiré).*

- pour : groupes Socialiste et apparentés - Ensemble pour le Grand Lyon - Synergies-Avenir - Communiste et intervention citoyenne - Centriste et démocrate (Sauf M. Vurpas) - Les Verts (sauf MM. Buna et Charles) - Gauche alternative, écologique, citoyenne - Radical de gauche, Grand Lyon demain - Objectif Lyon Métapolis - Mouvement démocrate - Non inscrits,  
- contre : néant,  
- abstentions : M. Vurpas (Centriste et démocrate), MM. Buna et Charles (Les Verts).

Adopté.

Rapporteur : Mme DUBOS.

---

**N° 2009-0510 - développement économique** - Organisation du deuxième forum de l'emploi en économie sociale et solidaire de Lyon - Attribution d'une subvention à l'association du Centre des jeunes dirigeants et des acteurs de l'économie sociale (CJDES) - Délégation générale au développement économique et international - Direction des services aux entreprises - Pôle développement local -

---

**M. LE PRÉSIDENT :** Monsieur Kimelfeld a été désigné comme rapporteur du dossier numéro 2009-0510. Monsieur Kimelfeld, vous avez la parole.

**M. KIMELFELD,** rapporteur : Monsieur le président, c'est un avis favorable de la commission pour l'attribution d'une subvention au centre des jeunes dirigeants de l'économie sociale pour l'organisation du deuxième forum de l'emploi en économie sociale et solidaire à Lyon. Merci.

**M. LE PRÉSIDENT :** Merci bien. J'ai une intervention du groupe Gauche alternative, économique et citoyenne.

**Mme BESSON :** Monsieur le président, mes chers collègues, vous ne serez guère surpris qu'en tant que vice-présidente à l'insertion et l'économie solidaire, je puisse soutenir une manifestation qui permette de rendre visible le secteur de l'économie sociale et solidaire tout en proposant des emplois. D'ailleurs, je souhaite que ce type de manifestation puisse s'ancrer dans notre agglomération.

Cependant, je veillerai, et cela au nom du GAEC et de toutes les associations qui véhiculent les valeurs de cohésion et de solidarité inhérentes à l'économie sociale et solidaire, que celles-ci soient également visibles car ce qui les caractérise en premier lieu c'est bien le contact direct avec les publics les plus fragiles. En effet, elles ont une véritable utilité sociale qui, dans un contexte économique difficile, permet d'accompagner, d'employer ou de créer du lien social avec et entre les individus. Mais elles ont malheureusement, pour une grande majorité, des difficultés de financement car les subventions se tarissent et elles sont de plus en plus concurrencées par les entreprises privées.

Ne laissons pas disparaître nos régies de quartiers, nos associations d'insertion par l'économie, les épiceries sociales ; et la liste est bien longue ! Il en va de notre responsabilité car le profit ne peut et ne doit pas être une fin en soi.

Je vous remercie et je pense avoir respecté le temps imparti.

**M. LE PRÉSIDENT :** Le groupe Les Verts.

**Mme BAUME :** Monsieur le président, chers collègues, je profite de ce rapport, que Les Verts voteront bien entendu, pour repositionner cette question de l'économie responsable et de ce que, nous, collectivité territoriale et élus, ferons cette année.

Désormais, autour d'une économie sociale et solidaire, une véritable dynamique s'est enclenchée avec une forte progression des employeurs de l'ESS aux élections prud'homales : plus neuf points par rapport à 2002 ; ils sont à 19 %. L'économie sociale est même majoritaire dans des villes telles que Lille. 700 manifestations territoriales ont été organisées lors du premier mois national de l'économie sociale et solidaire en novembre 2008 et 12 000 visiteurs sont venus lors du troisième salon de l'emploi de l'ESS.

Crise économique et financière, réformes territoriales, transposition de la directive européenne des services d'ici la fin de l'année, volet gouvernance des entreprises du Grenelle 1, autant de sujets pour lesquels les acteurs de l'économie sociale et solidaire ont des propositions concrètes et viables à formuler. Les cinquièmes assises du développement durable ont bien indiqué il y a quelques semaines : "Changeons de cap, changeons de repères, changeons d'échelle !". Dans cette logique, et bien que la période des vœux soit terminée, j'en formulerai deux :

- en 2009, l'ensemble des élus de notre assemblée pourront-ils être porteurs de cette vision de l'économie responsable ? Un exemple : chacun dans sa commune veut trouver des solutions pour nos concitoyens ayant des difficultés pour se nourrir ; les épiceries sociales et solidaires dont parlait madame Dounia Besson sont une réponse pérenne rendant le bénéficiaire acteur et responsable. Plutôt que de soutenir des projets uniquement d'aide sociale, chacun de nous pourrait soutenir ce type de projet global de développement local qui a fait ses preuves, entre autres dans le premier arrondissement ;

- deuxième vœu : en 2009, en cohérence avec les politiques régionales, la collectivité, donc le Grand Lyon, ne pourrait-elle pas étudier, par bassin d'emplois, entre autres dans le cadre des CTEF, le potentiel de création d'activités et d'emplois en économie sociale et solidaire ?

Je vous remercie.

**M. LE PRÉSIDENT :** Merci beaucoup. Le groupe Centriste et démocrate.

**M. MORALES :** Monsieur le président, par cette délibération, il nous est proposé de renouveler notre initiative de l'année dernière en organisant le second forum pour l'emploi en économie sociale et solidaire, initiative conjointe entre la Région, la ville de Lyon, le Grand Lyon, le CJDES, le Cress Rhône-Alpes Chambre régionale de l'économie sociale et solidaire) et l'Afij (Association pour faciliter l'insertion professionnelle des jeunes diplômés). Ce forum pour l'emploi est une belle initiative et, en période de crise, ce secteur de l'économie sociale et solidaire doit être bien évidemment soutenu.

Mais un beau projet devient une belle réalité lorsque les objectifs sont atteints et lorsque l'expérience est validée dans les faits. Qu'en est-il réellement du bilan de l'année dernière ? Il y a eu 2 300 visiteurs annoncés, chiffre plus que modeste pour un forum qui se veut grand public mais c'était le premier. On nous annonce 1 000 emplois proposés. Quelle en est la signification ? En langage pragmatique, la réponse doit être : combien d'emplois créés ? Combien d'emplois effectifs ? Combien d'emplois pourvus ? Dans les participations financières annoncées, celle de l'Etat est en baisse et, plus surprenant, celle de l'ANPE est en baisse. C'est essentiellement la Région, en doublant sa participation, qui accroît le budget total. Le gros problème de ce dossier, vous l'avez compris, est son absence de validation après un an.

En ces temps de difficultés actuelles et à venir, ce forum pour l'emploi est une belle idée mais il ne suffit pas de dire : "Regardez, c'est une belle idée, on continue !", il faut dire : "C'est une belle idée, regardez les résultats, ça marche, alors on continue !" ou alors : "C'est une belle idée, ça n'a pas bien marché, essayons de comprendre pourquoi et donnons-nous les moyens d'améliorer notre action pour arriver à un résultat concret qui justifie cet investissement financier !". Nous avons tous ici voulu notre petit Davos. C'est bien ! Alors donnons-nous les moyens d'en faire une belle réalité. Il ne peut se poursuivre sans discussion de ses résultats, il ne peut se poursuivre sans évaluation.

L'année dernière, nous avons voté pour un projet intéressant. Nous ne sommes plus dans le projet. Cette année, le vote ne peut se faire qu'en faveur d'une action concrète, validée, porteuse d'avenir. Ce dernier élément manque bien évidemment à ce dossier.

Je vous remercie.

**M. LE PRÉSIDENT :** Merci bien. Le groupe Mouvement démocrate.

**M. DESBOS :** Monsieur le président, mes chers collègues, loin de moi l'idée de réinventer le monde en quelques minutes mais je souhaite simplement mettre certaines réalités en parallèle pour mieux apprécier les potentialités que nous laisse espérer le domaine de l'économie sociale et solidaire.

C'est un domaine de l'économie qui s'est toujours conçu comme une alternative en marge d'un modèle économique dominant avec l'apparition des premières coopératives en Europe dès 1840 et des sociétés mutualistes des Canuts de Lyon un peu avant. Rien de nouveau donc mais un contexte qui remet en perspective des valeurs fondées sur l'humain et l'éthique et qui pourrait asseoir les bases d'une économie fondée sur le progrès social.

C'est, d'une part, une économie qui est pourvoyeuse d'emplois au sein de notre économie réelle. Elle représente 13,5 % des entreprises de la région Rhône-Alpes et 9,6 % de l'emploi salarié. Elle est responsable de la création d'un emploi sur cinq en 2006.

D'autre part, je mettrai en parallèle les évolutions de différents secteurs d'activités économiques. Sans stigmatiser les changements à l'œuvre ni établir de liens de causalité, l'économie sociale et solidaire a un rôle important dans des secteurs d'avenir, un avenir proche cela dit.

Ainsi, le développement de l'écoconstruction, la consommation responsable sont des secteurs qui ont été largement dynamisés par ce pan de l'économie. Elle a également tout son rôle dans le secteur des services à la personne qui est en pleine expansion avec 14 milliards de chiffre d'affaires et un taux de croissance de plus de 13 % en 2007.

Autre réalité, l'économie sociale et solidaire a peu de poids dans les secteurs de l'industrie et de la construction, et ce malgré l'existence de coopératives de production, c'est-à-dire des secteurs de production qui subissent de plein fouet la crise.

Enfin, c'est un secteur perçu à la marge dans nos systèmes économiques, essentiellement à cause d'un manque de visibilité et de lisibilité. C'est l'objet de ce forum. C'est également l'objet de la démarche entreprise par la ville de Lyon, à l'initiative de madame Gouzou-Testud, avec le lancement annoncé d'un label solidaire et durable en 2010. Ces démarches doivent être confortées afin que le système d'une économie humaniste ne soit pas une alternative mais un choix véritable de modèle de développement.

Dernière remarque, Lyon, Grenoble et Saint Etienne concentrent plus de la moitié des emplois de l'économie sociale et solidaire dont la composante associative est majoritairement active. Or, le secteur associatif est un pourvoyeur d'emplois important, un élément qui est peut-être à prendre en compte dans la communauté de destins qui lie ces métropoles.

Je vous remercie.

**M. LE PRÉSIDENT :** Merci beaucoup. Le groupe Socialiste et apparentés.

**M. DAVID :** Monsieur le président, chers collègues, des choses importantes viennent d'être dites en matière d'originalité et d'insertion dans le monde économique réel.

Aujourd'hui, l'économie réelle est battue en brèche par la finance spéculative. On pourrait saisir cette occasion pour être les chantres d'une économie que le public ne connaît pas beaucoup.

Les deux ou trois raisons essentielles pour lesquelles il est important de prendre ce type d'initiative et de la soutenir, c'est, premièrement, que l'économie sociale et solidaire est une manifestation économique dans le territoire ; elle réalise un ancrage territorial dont il a été beaucoup question lors des dossiers précédents. La deuxième c'est que c'est une économie centrée sur l'homme et la femme, sur la personne humaine et il est important aujourd'hui, dans ces temps où souvent l'on voudrait que la morale et l'économie fassent bon ménage mais où il est rare d'en trouver des manifestations concrètes. La troisième c'est parce que -et c'est peut-être la plus importante- c'est l'occasion, lors de manifestations comme celle-ci, de montrer au grand public justement de quoi il est question quand on parle de solidarité économique.

Pour toutes ces raisons, il faut que nous soyons unanimes à soutenir ce genre d'initiatives et en porter le suivi, le bilan et l'évaluation.

**M. LE PRÉSIDENT :** Merci beaucoup. Je mets le dossier aux voix :

- pour : groupes Socialiste et apparentés - Ensemble pour le Grand Lyon - Synergies-Avenir - Communiste et intervention citoyenne - Centriste et démocrate (sauf M. Morales) - Les Verts - Gauche alternative, écologique, citoyenne - Radical de gauche, Grand Lyon demain - Objectif Lyon Métapolis - Mouvement démocrate - Non inscrits,
- contre : néant,
- abstention : M. Morales (Centriste et démocrate).

Adopté.

Rapporteur : M. KIMELFELD.

**N° 2009-0511 - développement économique** - Agence pour le développement économique de la région lyonnaise (Aderly) - Convention-cadre 2009-2010-2011 - Programme d'actions 2009 - Subvention - Direction générale - Direction de l'évaluation et de la performance - Contrôle et pilotage des gestions externes -

**M. LE PRÉSIDENT :** Monsieur le vice-président Daclin a été désigné comme rapporteur du dossier numéro 2009-0511. Monsieur Daclin, vous avez la parole.

**M. le vice-président DAACLIN,** rapporteur : Monsieur le président, accord de la commission sur ce dossier de l'Agence pour le développement économique de la région lyonnaise. Il est à noter que les résultats de 2008 de cette agence ont été tout à fait excellents par rapport à la moyenne française et elle a largement dépassé ses objectifs.

**M. LE PRÉSIDENT :** Merci beaucoup. Le groupe Centriste et démocrate.

**M. le vice-président DA PASSANO :** Monsieur le président, mes chers collègues, sur ce dossier concernant l'Aderly, juste une courte intervention pour rappeler que, grâce à cet excellent travail de l'Aderly, un certain nombre d'entreprises ont pu s'implanter sur le territoire du Grand Lyon et que nous les avons souvent aidées lors de ces implantations.

Aujourd'hui, la crise frappe notre pays. Un certain nombre de ces entreprises annonce des difficultés et je souhaite que nous puissions, dans nos services et en relation avec l'Aderly, avoir



une attention toute particulière envers ces entreprises pour veiller à la bonne utilisation des fonds que nous avons engagés et qu'aucune décision grave (licenciements, fermetures ou délocalisations) ne puisse être prise sans que nous en ayons été au préalable avertis à temps, qu'une concertation ait pu s'engager et que nous ayons pu proposer éventuellement des solutions.

Voilà, monsieur le président, mes chers collègues.

**M. LE PRÉSIDENT :** Merci bien. Le groupe Ensemble pour le Grand Lyon.

**M. THEVENOT :** Monsieur le président, mes chers collègues, je vais intervenir globalement sur ces deux rapports, celui concernant l'Aderly et l'Office du tourisme. Ils ont l'un et l'autre trait à la politique de promotion et de rayonnement de l'agglomération que vous souhaitez mettre en œuvre et soutenir. L'objectif est certes louable au fond mais l'importance des sommes en jeu mérite que l'on s'y arrête.

Je voudrais notamment mettre l'accent sur la subvention, dans le cadre de celle de l'Aderly, que vous nous proposez de voter pour OnlyLyon. Ce label, je le rappelle, réunit un certain nombre de partenaires attachés à valoriser l'image de Lyon. En 2008, 1,5 M€ avait été accordé par notre collectivité à OnlyLyon. Cette somme est réduite à 1 M€ cette année sans pour autant que l'affectation des sommes ne gagne en précision.

Pour mémoire, OnlyLyon se propose notamment de faire de Lyon une capitale économique au cœur de la mondialisation et de son système financier, un pôle de portée mondiale, ambition un peu en décalage avec la crise que nous traversons. Les actions principales engagées sont essentiellement des actions de marketing et, au nom de celles-ci, l'addition de documents promotionnels tels que celui que je vous montre, entièrement rédigé en anglais (*il montre une brochure*). Je suis persuadé que le graphiste concepteur s'est fait plaisir mais permettez-moi de douter de l'efficacité d'un tel document. Pensez-vous sérieusement qu'à Houston ou à Singapour, celui-ci soit de nature à promouvoir efficacement l'image de Lyon ?

Quoi qu'il en soit, les deux subventions proposées se montent à 3 968 000 €, ce qui n'est pas rien. J'ai remarqué aussi le compte-rendu des décisions du Bureau, que je me suis attaché à lire, nous apprend qu'un marché de 2 720 000 € HT pour l'impression de supports d'information a été décidé lors de la réunion du 12 janvier 2009. Je m'explique mieux la profusion de documents en tous genres que nous recevons régulièrement de différents services de la Communauté urbaine et je ne peux manquer en fait d'élargir mon propos aux différentes dépenses qui, directement ou indirectement, comme ce soir, ont trait à la promotion, à la communication et au marketing.

Les documents budgétaires nous apprennent notamment que 2 530 000 € seront consacrés en 2009 à la communication opérationnelle, dont 200 000 € sur une ligne "innovation" et 355 000 € -en augmentation de 77 %- sur une ligne "promotion et attractivité", sans autre détail.

Je relève aussi que, plus modestement, 40 000 € sont affectés à Millénaire 3 et 70 000 € sont affectés à l'Agenda 21. Entre le XXI<sup>ème</sup> siècle et le troisième millénaire, n'y-a-t-il pas double emploi ? Bizarrement, je vois zéro euro sur la ligne "40 ans du Grand Lyon" qui a pourtant dû coûter quelque chose.

Sur le chapitre communication institutionnelle, la dépense totale s'établit à 1,19 M€ et je note une petite dépense de 140 000 € -en hausse de 55 %- pour Télé Lyon Métropole. J'espère que cela

concerne l'achat d'espaces publicitaires et non une subvention déguisée de fonctionnement à un organe de presse.

J'évoquai tout à l'heure les 355 000 € correspondant à la promotion et à l'attractivité. Je retrouve aussi sous cet intitulé 59 910 € dans le budget de la direction de l'évaluation et de la performance, sans plus de détail.

Pour mémoire, rappelons également la subvention de 55 000 € à la pittoresque association des Lyonnais de New York dont je ne suis pas le seul à m'interroger sur l'utilité. Le site Internet de l'association m'apprend que la dernière manifestation organisée est un cocktail de fin d'année le 9 décembre 2008 ; alors que tant de gens sont dans la difficulté, financer des cocktails à New York avec l'argent public n'est peut-être pas une priorité.

Même en ignorant les subventions aux clubs sportifs, l'achat de loges -au bénéfice de qui ?- et les subventions d'équipement culturel, je relève en matière de communication et de promotion des sommes de 4 709 410 € -pour être précis- s'ajoutant à celles que j'ai évoquées tout à l'heure, qui forment un total de 8 677 410 €.

Bien entendu, j'entends déjà monsieur Darne me faire la leçon en disant que je comprends mal les documents et que je mélange tout. Certes, je ne suis pas expert-comptable mais j'ai tout de même réussi à gérer, sans son aide, des budgets d'une entreprise publique depuis pas mal d'années.

Lors de notre dernière séance, c'est avec une certaine condescendance, monsieur Darne, que vous avez ironisé sur notre collègue Baptiste Dumas qui a traduit, à un moment de son intervention, 20 M€ en 130 MF. Je vais avoir recours à un exemple plus parlant pour vous : ces 9 M€ de dépenses en matière de promotion correspondent à peu près au budget annuel de 300 ou 400 familles dans la ZUP de Rillieux la Pape. En période de crise, on nous enseigne en matière de gestion qu'il faut se recentrer sur son corps de métier. Dans le cadre de notre collectivité, ce sont les services de proximité. Quelle meilleure promotion que d'avoir des rues propres, des voies bien entretenues, des services publics accessibles à tous, un service de transports en commun efficace -même si j'entends déjà monsieur Rivalta me dire que c'est le cas, ce qui n'est pas complètement faux, j'en conviens- ? Je conçois bien que la stratégie d'agglomération soit importante mais l'ambition légitime ne doit pas nous faire perdre de vue les réalités. Il faut voir grand, certes, mais faut-il pour autant vivre sur un grand pied ?

J'ai connu et vous avez connu, monsieur le président, l'époque où la Communauté urbaine comptait douze vice-présidents. Aujourd'hui, nous en sommes à quarante ! Cela est, certes, utile pour se construire une majorité mais, au-delà, est-ce nécessaire et efficace ? Vous ne le pensez pas forcément puisque vous avez désigné six "super-vice-présidents". Chacun sait bien qu'on ne prend pas de décision à quarante.

Là encore, le souci de la promotion de l'agglomération est au centre de vos préoccupations puisque vos vice-présidents ne rechignent pas à répandre à travers le monde les vérités lyonnaises. Depuis l'installation de cette assemblée, vous-même et les membres de votre exécutif se sont rendus à Dubaï, Québec, Montréal à plusieurs reprises, dans diverses villes des USA, au Vietnam, en Chine, à Madagascar, en Turquie, au Maroc, au Japon -et j'en oublie peut-être-. Je ne reproche pas à vos vice-présidents d'aimer voyager mais ces déplacements se font avec de l'argent public et le moins serait que nous ayons -je parle des commissions concernées de cette assemblée- le détail des sommes engagées, l'objet du voyage au-delà de la

formule "diverses rencontres avec les partenaires locaux" et un rapport d'activités pour majorer, en quelque sorte, le retour sur investissement.

Mon souci, voyez-vous, monsieur le président, n'est pas évidemment de vous mettre en cause, ni tel ou tel, même si mon propos peut irriter certains. Il est celui de la transparence dans l'utilisation de l'argent public, surtout pour des dépenses qui, en période de crise, ne sont peut-être pas les plus légitimes, tout comme celles des frais réceptifs par exemple que je n'ai pas abordées ce soir.

Et, si vous me le permettez, monsieur le président, je terminerai par une anecdote : il y a quelques années, l'hebdomadaire *Le Point*, je crois, avait établi un palmarès des villes comme il le fait régulièrement et il avait classé en première position Besançon-Besançon, une ville pas spécialement méridionale, grosse ville moyenne, pas encore une grande ville- pour la qualité de la vie, pour la qualité des transports, pour pas mal de choses. Je me trouvais, à l'époque, exercer des responsabilités dans cette région et je m'en entretenais avec quelqu'un que vous avez dû connaître, qui était à l'époque député-maire après avoir été sénateur-maire socialiste de Besançon, et je lui disais : "Monsieur le maire, c'est formidable mais vous n'avez jamais vraiment communiqué là-dessus, sur toutes les qualités de votre ville !" ; et il a eu cette réponse que je n'ai pas oubliée, il m'a dit : "Mais l'essentiel ce n'est pas de communiquer c'est de bien faire ce qu'on a à faire !". Je crois que c'est quelque chose qu'il faut méditer.

Et ce soir, sur ces deux rapports, nous nous abstenons.

**M. LE PRÉSIDENT** : Merci beaucoup. Donc je rappelle que l'Aderly est une association à laquelle participe à la fois la chambre de commerce et d'industrie de Lyon, le Conseil général et le Grand Lyon, ce qui veut dire que le Conseil général et la Chambre de commerce sont associés, bien évidemment, à l'ensemble de nos turpitudes. Il est toujours facile de faire de la démagogie. Celle-ci est à portée de chacun mais nous vous répondrons point par point parce que nous, effectivement, nous prendrons des exemples concrets et monsieur Jacky Darne, dans la prochaine séance, fera un compte-rendu sur l'ensemble des activités.

Voilà, donc je mets aux voix ce dossier.

**M. COSTE** : Le groupe Les Verts avait demandé une intervention, si c'est possible, excusez-nous !

**Mme BAUME** : On n'était pas les seuls d'ailleurs à avoir une intervention.

Donc, en cette période de réflexion intense sur le devenir des institutions, il faut rappeler que le souci de cohérence et de rationalisation de l'organisation publique doit s'appliquer aussi aux satellites de nos collectivités, en particulier dans le domaine du développement économique.

Au sein de cette majorité, vous le savez, monsieur le président, nous sommes vigilants et critiques sur certains rapports dans le domaine du développement économique, Les Verts faisant globalement le choix de mettre en avant les modèles de développement dits "d'économie responsable" dont nous vous avons parlé lors du dossier précédent et non de soutenir des structures continuant à assurer la fameuse fuite en avant.

Concernant l'Aderly à proprement parler, fixer des objectifs plus ambitieux va dans le bon sens mais il est toujours aussi difficile, en l'absence d'indicateurs clairs, de savoir dans quelle mesure

une implantation est réellement le fruit du travail de cette agence car les acteurs censés intervenir autour de cette problématique par ailleurs (la Chambre de commerce, l'Entreprise Rhône-Alpes international (ERAI), entre autres) sont nombreux.

Par ailleurs, à quelle tâche concrète correspond ce fameux million d'euros pour piloter OnlyLyon ? Les membres de la commission ont eu une belle présentation réaffirmant qu'OnlyLyon est la bannière amirale du marketing territoriale pour le Grand Lyon au point de faire disparaître sur le stand prévu le logo de notre collectivité, bien que nous en financions 92 %.

C'est pourquoi, nous souhaitons obtenir un compte-rendu clair de l'utilisation de ce million d'euros l'année dernière. Nous voterons donc ce rapport en attendant la fourniture par vos services de cette information détaillée. Je vous remercie.

**M. LE PRÉSIDENT** : Merci beaucoup. Y avait-il d'autres groupes qui avaient demandé un temps de parole ? Parce qu'effectivement, je suis passé un peu rapidement. Monsieur Desbos, Mouvement démocrate.

**M. DESBOS** : Je vais avoir le plaisir de parler en dernier, c'est très agréable surtout que mon collègue de l'UMP a fait sept minutes et moi j'avais prévu trois minutes et lui une minute, donc trois fois sept vingt et un, je vais prendre un peu de temps. Non, je vais essayer de rester dans le temps imparti !

Monsieur le président, mes chers collègues, il est parfois des évidences qui méritent d'être rappelées tant le contexte nous y invite. L'évidence c'est que l'Aderly, en tant qu'outil de gouvernance économique, franchit un seuil qualitatif supplémentaire, grâce à sa capacité d'adaptation, tant au niveau de ses objectifs que de ses moyens.

L'Aderly a su se donner une structure plus souple afin de s'adapter aux enjeux d'un monde structuré en réseaux. Elle a adapté ses missions aux enjeux de l'agglomération en ajustant sa force de frappe aux orientations stratégiques du Grand Lyon : c'est-à-dire des missions plus ciblées dans les secteurs des *cleantechs*, des sciences de la vie, dans l'innovation industrielle et le secteur du tourisme d'affaires. Enfin, elle se soumet à une évaluation plus poussée de son action et une exigence renforcée en termes de résultats avec : un doublement de son objectif portant de vingt à quarante les emplois induits par entreprise implantée. Voilà rapidement le seuil qualitatif que l'on se devait de rappeler.

Le contexte, lui, se rappelle à nous de lui-même : c'est celui de la pente ascendante du nombre de demandeurs d'emplois, + 5,4 % de demandeurs d'emplois pour le mois de décembre en Rhône-Alpes.

Dans ce contexte, l'action de l'Aderly est majeure, notamment dans sa veille pour la création d'emplois. Sur 2008, ce ne sont pas moins de 69 entreprises qui ont été implantées, soit 10 de plus qu'en 2007 et qui doivent régénérer 1 600 emplois.

L'appui au tourisme d'affaires est particulièrement pertinent puisque le secteur contribue à 20 % du chiffre d'affaires total de l'économie. La carte de visite OnlyLyon n'en devient que plus fondamentale pour le tourisme, lui-même créateur de 15 000 emplois directs, non délocalisables. Un rôle qui est donc le double pour l'Aderly puisqu'elle devra à la fois répondre aux ambitions que l'agglomération s'est données en termes de rayonnement international et être soutien de l'économie réelle en étant une interface capable de donner du crédit, au sens de crédibilité et de confiance, aux entrepreneurs.

OnlyLyon est, à tous ces égards, un levier stratégique. Il doit désormais passer du statut d'outil marketing à celui de marqueur territorial. Une marque territoriale qui est avant tout celle du vivre ensemble. Nous le savons, un territoire attractif pour les hommes est le postulat qui permet d'attirer les entreprises. C'est donc cet indicateur humain, qui fonde nos politiques publiques, qui doit transparaître dans ce vecteur d'identité qu'est OnlyLyon. Autre enjeu de taille, et c'est le corollaire de l'attractivité, c'est l'accueil et l'intégration des nouveaux arrivants et touristes. L'accueil humain assuré par les ambassadeurs et impulsé par la démarche de la *welcome attitude* devra être renforcé. Enfin, dans une dimension plus technique, il faudra assurer l'accueil fonctionnel, c'est-à-dire des réseaux de transports et des infrastructures à la hauteur des ambitions que l'on s'est données.

Une gouvernance solide et une attractivité qui doit gagner en maturité, c'est tout l'enjeu pour être une métropole visible avec une identité authentique mais c'est un défi de taille car, comme le dit François de La Rochefoucauld : "Rien n'empêche tant d'être naturel que l'envie de le paraître".

Je vous remercie.

**M. LE PRÉSIDENT :** Bien. Je n'aurais pas forcément cité Drieu La Rochelle mais enfin, bien que sur le style il eût été parfait, c'est plutôt sur le fond qu'il y avait un problème.

Je vais tout de même reprendre la parole pour quelques mots parce que j'ai lu la phrase de la semaine. J'ai vu que certains groupes étaient plus sociaux que les socialistes. Alors moi je crois qu'il ne faut pas confondre social et poujadisme. Ce sont deux choses très différentes l'une de l'autre. Alors j'ai l'impression que, ce soir, on est dans le poujadisme et dans le corporatisme le plus étroit.

Mes chers collègues, d'abord, OnlyLyon. Monsieur Thévenot, vous vous donneriez la peine de lire un peu les dossiers, vous sauriez que ce n'est pas effectivement un problème.

*(Interpellations de monsieur le président par MM. Thévenot, Cochet et Meunier pour que celui-ci respecte l'opposition et ne donne pas de leçons aux groupes d'opposition comme lors de la dernière conférence donnée par monsieur le Premier ministre).*

Je ne l'ai pas laissé ! J'étais avec le Premier ministre qui m'avait invité fort courtoisement à déjeuner. Nous avons eu l'occasion de dire ce que nous avions à nous dire. J'estimais que j'avais reçu le Premier ministre ou plutôt que nous avions eu l'entretien que nous souhaitions. Donc, monsieur le député, il n'y avait de ma part aucun boycott du premier ministre à l'invitation duquel j'avais répondu courtoisement bien que j'en eusse été averti un peu tardivement.

Je reprends donc mes propos sur OnlyLyon. Pourquoi l'invention d'OnlyLyon ? Tout simplement parce que nous nous sommes aperçus que, lorsque nous étions à l'étranger, chacun allait sous sa propre bannière, à la fois la Chambre de commerce et d'industrie, la Chambre des métiers, l'Office du tourisme et donc nous étions totalement illisibles. C'est une décision que nous avons prise, dans le cadre de Grand Lyon, l'Esprit d'Entreprise, avec l'ensemble des décideurs, de nous présenter désormais à l'étranger sous une seule bannière OnlyLyon. A mon avis, c'est un progrès fondamental.

D'autre part, sur les voyages à l'étranger, je rappelle que c'est par exemple lors d'un voyage à l'étranger que nous avons fait venir à Lyon le groupe Genzyme aujourd'hui l'un des centres de recherches le plus prometteur, qui a construit sur Gerland une

unité de production - nous sommes déjà un peu sortis du Grand Lyon et nous pensons à la construction de la métropole-. Lors d'un autre voyage "d'agrément" au Japon, nous avons rencontré le président directeur général du groupe Toray et celui-ci, à l'époque, envisageait de fermer l'usine de Saint Maurice de Beynost qui générait mille emplois. Après la discussion que nous avons eue avec lui, en lui ayant montré ce qu'étaient nos pôles de compétitivité, par exemple dans le domaine chimique avec Axelera, non seulement il n'a pas fermé l'usine de Beynost mais il est venu ouvrir une nouvelle unité de production dans notre métropole.

Sur l'aspect promotion à l'international ou promotion auprès des investisseurs internationaux, dans un mois, sur la ligne dont vous avez parlé, nous allons avoir un stand de Lyon au Mipim. Est-ce qu'il faut effectivement arrêter d'être présent au Mipim, le premier salon de l'immobilier d'entreprise ? Je rappelle simplement des chiffres : lorsque je suis arrivé à la tête de cette Communauté urbaine, l'immobilier d'entreprise à Lyon c'était 150 M€ et c'était en 2000. En 2007, avant la crise, c'était 1 100 M€ et cette année 2008, où nous avons eu partout un effondrement, c'était encore 850 M€.

Cher monsieur Thévenot, c'est parce que nous dépensons l'argent en "batifolant" comme cela que l'agglomération lyonnaise continue à se développer. Nous allons donc encore continuer très longtemps ainsi parce que nous avons un certain nombre de projets à vendre. Nous avons à vendre, comme nous l'avons fait par le passé, le Confluent, le Carré de Soie, la Part-Dieu et tout ceci, ce sont des dizaines et des dizaines de milliers d'emplois que nous créons dans l'agglomération lyonnaise. Et aujourd'hui, où nous redoutons la crise, nous sommes effectivement heureux de mener une telle politique parce que c'est celle qui nous évitera d'atteindre des taux de chômage trop importants dans notre agglomération.

Je mets le dossier aux voix :

- pour : groupes Socialiste et apparentés - Ensemble pour le Grand Lyon (MM. Assi et Barge) - Synergies-Avenir - Communiste et intervention citoyenne - Centriste et démocrate - Les Verts - Gauche alternative, écologique, citoyenne - Radical de gauche, Grand Lyon demain - Objectif Lyon Métapolis - Mouvement démocrate - Non inscrits,
- contre : néant,
- abstentions : groupe Ensemble pour le Grand Lyon (sauf MM. Assi et Barge qui votent pour).

Adopté.

Rapporteur : M. DACLIN.

**N° 2009-0512 - développement économique** - Avenant n° 2 à la convention avec l'Office du tourisme et bureau des congrès du Grand Lyon pour les exercices 2007-2009 - Direction générale - Direction de l'évaluation et de la performance - Contrôle et pilotage des gestions externes -

**M. LE PRÉSIDENT :** Monsieur le vice-président Daclin a été désigné comme rapporteur du dossier numéro 2009-0512. Monsieur Daclin, vous avez la parole.

**M. le vice-président DACLIN,** rapporteur : Monsieur le président, sur le plan du tourisme, je vais rassurer également monsieur Thévenot qui brocarde beaucoup ce secteur d'activité : il y a encore un développement en 2008 et c'est environ 18 000 emplois indirects et 1 100 M€ de chiffre d'affaires. Avis favorable de la commission.

**M. LE PRÉSIDENT** : Merci bien. Sur ce dossier, j'ai un temps de parole pour le groupe Centriste et démocrate.

**M. AUGOYARD** : Monsieur le président, mes chers collègues, comme vous l'avez dit, monsieur le vice-président, le tourisme n'est pas qu'une attraction, c'est aussi une activité vitale pour notre métropole.

Alors que nous discuterons bientôt -je l'espère- l'attribution au Grand Lyon de la compétence en matière de tourisme, on peut déjà remarquer, au vu des résultats actuels, que notre agglomération est une destination de choix pour le tourisme d'affaires et de plus en plus pour le tourisme d'agrément.

Les ambitions affichées dans le projet de délibération sont satisfaisantes. Il est évident que le Grand Lyon doit se positionner comme une ville de congrès et de salons. Nous en avons perdu mais nous en regagnons, j'espère. Le succès des salons comme le salon international de la restauration, de l'hôtellerie et de l'alimentation est encourageant. Peut-être devrions-nous faire plus pour associer les habitants à de tels succès.

Le tourisme dans le Grand Lyon est essentiellement un tourisme d'affaires mais le tourisme d'agrément est le plus visible pour nos concitoyens. Il doit donc être mieux accompagné. Certains quartiers de notre métropole, comme le Vieux Lyon par exemple, sont au bord de la saturation et il ne faudrait pas que le tourisme d'agrément soit perçu comme une contrainte par nos concitoyens. Ayons donc une véritable politique des flux touristiques, pourquoi pas, par exemple, en matérialisant un véritable parcours, comme à Boston par exemple où une ligne rouge représentant le chemin de la Liberté montre les monuments historiques à suivre.

Enfin, monsieur le président, je résumerai la position du groupe Centriste et démocrate en matière de tourisme en disant que le rayonnement du Grand Lyon à l'extérieur c'est très bien et nous l'appuyons mais le rayonnement des activités touristiques dans tout le Grand Lyon c'est aussi très important.

Je vous remercie.

**M. LE PRÉSIDENT** : Merci bien. Le groupe Ensemble pour le Grand Lyon.

**M. THEVENOT** : Je suis intervenu sur ce dossier en même temps que celui de l'Aderly.

**M. LE PRÉSIDENT** : Donc c'était la même intervention.

Je mets le dossier aux voix :

- pour : groupes Socialiste et apparentés - Ensemble pour le Grand Lyon (MM. Assi et Barge) - Synergies-Avenir - Communiste et intervention citoyenne - Centriste et démocrate - Les Verts - Gauche alternative, écologique, citoyenne - Radical de gauche, Grand Lyon demain - Objectif Lyon Métapolis - Mouvement démocrate - Non inscrits,  
- contre : néant,  
- abstentions : groupe Ensemble pour le Grand Lyon (sauf MM. Assi et Barge qui votent pour).

**M. LE PRÉSIDENT** : Nous développerons donc le tourisme sans le groupe Ensemble pour le Grand Lyon.

Adopté.

Rapporteur : M. le vice-président DACLIN.

---

**N° 2009-0525 - proximité et environnement** - Individualisation d'autorisation de programme - Restructuration du bassin versant de Limonest - Création d'une station de refoulement et des ouvrages associés - Etudes préalables et maîtrise d'oeuvre - Direction générale - Direction de l'eau -

---

**M. LE PRÉSIDENT** : Monsieur Corazzol a été désigné comme rapporteur du dossier numéro 2009-0525. Monsieur Corazzol, vous avez la parole.

**M. CORAZZOL**, rapporteur : Avis favorable de la commission pour la création d'une station de refoulement à Limonest.

**M. LE PRÉSIDENT** : Merci bien. J'ai deux minutes pour le groupe Centriste et Démocrate.

**M. VINCENT** : Le rapport qui nous est présenté vise à rendre le système d'épuration du bassin versant de Limonest, et je dirai de Lissieu aussi, conforme aux réglementations en vigueur, notamment européennes.

Le souci du développement durable doit nous amener à réaliser des travaux de grande ampleur afin de rattraper le retard pris sur certains secteurs quant au traitement des eaux usées. Nous arrivons en bout de cycle. Les installations construites il y a plusieurs décennies ne sont plus ni adaptées ni réglementaires. Avec les travaux qui nous sont proposés, c'est un élément important de la politique de développement durable du Grand Lyon qui se voit concrétisé. Nous en sommes au lancement d'études. Que celles-ci puissent permettre la finalisation rapide de ce projet !

Je m'exprime ici en tant que conseiller communautaire et pas seulement comme maire de Limonest. Cela me permet de suggérer que le Grand Lyon puisse étudier la restructuration d'autres bassins versants de la Communauté urbaine. Notre agglomération se développe rapidement. Sachons adapter nos structures à ces évolutions, même s'il ne faut pas espérer régler tous les problèmes en quelques mois. Dans cette attente, monsieur le président, nous voterons ce rapport.

**M. LE PRÉSIDENT** : Merci beaucoup. Je dirais que, dans notre programmation prévisionnelle des investissements, nous avons voté un plan global pour l'ensemble des bassins versants.

Je mets le dossier aux voix :

- pour : groupes Socialiste et apparentés - Ensemble pour le Grand Lyon - Synergies-Avenir - Communiste et intervention citoyenne - Centriste et démocrate - Les Verts - Gauche alternative, écologique, citoyenne - Radical de gauche, Grand Lyon demain - Objectif Lyon Métapolis - Mouvement démocrate - Non inscrits,  
- contre : néant,  
- abstention : néant.

Adopté à l'unanimité.

Rapporteur : M. CORAZZOL.

---

**N° 2009-0526 - proximité et environnement** - Subvention à l'association Agence locale de l'énergie de l'agglomération lyonnaise - Convention pluriannuelle 2009-2010-2011 - Direction générale - Direction de l'évaluation et de la performance - Contrôle et pilotage des gestions externes -

---

**M. LE PRÉSIDENT** : Monsieur Jean-Christophe Darne a été désigné comme rapporteur du dossier numéro 2009-0526. Monsieur Darne, vous avez la parole.

**M. Jean-Christophe DARNE**, rapporteur : Avis favorable de la commission pour le versement d'une subvention à l'Agence locale de l'énergie.

**M. LE PRÉSIDENT** : Merci bien, le groupe Communiste et intervention citoyenne.

**M. PLAZZI** : Monsieur le président, chers collègues, notre implication au sein de l'Agence locale de l'énergie de l'agglomération lyonnaise, au regard de la diversité des objectifs, est particulièrement justifiée pour :

- l'utilisation rationnelle des énergies,
- le développement et la maîtrise de leurs usages : l'éclairage, le chauffage, le froid,
- l'utilisation, la promotion des énergies renouvelables,
- l'action d'éducation et de sensibilisation,
- les conseils, études et assistance techniques,
- l'implication aussi forte dans de nombreuses actions qui s'inscrivent dans la cohérence de l'Agenda 21, soutenu par les votes de notre assemblée en mai 2005 et novembre 2007.

La délibération propose que la Communauté urbaine s'engage dans une démarche en faveur de la réhabilitation existante des logements sociaux, à travers deux premières opérations expérimentales, l'une à Lyon, l'autre à Vénissieux, mais aussi à réfléchir avec des partenaires concernés par ces questions. Nous ne pouvons qu'encourager cette démarche, cette mutualisation des moyens pour répondre concrètement à une optique de développement durable.

L'Union sociale de l'habitat demande avec insistance que le Gouvernement engage une enveloppe conséquente à la réhabilitation. Ces opérations pourraient rapidement être mises en route et avoir des effets immédiats sur l'activité du secteur du bâtiment.

Nos trois offices de l'habitat au Grand Lyon ont eux aussi des dossiers de réhabilitation qui comportent des investissements liés aux travaux d'économies d'énergie relativement importants. Ces opérations à monter sont complexes et les aides financières sont parfois dérisoires et peu incitatives. Les économies d'énergie réalisées se répercutent faiblement, très faiblement, sur les quittances de loyer et les locataires ne comprennent pas toujours.

La région Rhône-Alpes vient de lancer une étude pour trouver de nouveaux moyens de financement et envisage la création d'une SEM dédiée aux énergies renouvelables avec entre autres comme objectif une priorité renforcée à la rénovation du logement social, de même que pour les petites copropriétés dégradées. C'est une opportunité qu'il convient d'exploiter - il y a là un gisement qui peut être créateur d'emplois - pour participer concrètement à la relance et au développement durable.

Notre groupe Communiste et intervention citoyenne approuvera cette délibération avec les remarques et nos propositions ainsi explicitées. Merci.

**M. LE PRÉSIDENT** : Merci beaucoup. Donc je mets aux voix de dossier. Je n'ai pas d'autres interventions ? Madame Vessiller.

**Mme VESSILLER** : Je ne prendrai pas part au vote, étant présidente de l'ALE.

**M. LE PRÉSIDENT** : Merci bien. Donc nous vous faisons confiance comme présidente, c'est pour cela que nous allons tous voter pour ce rapport.

Je le mets aux voix :

- pour : groupes Socialiste et apparentés - Ensemble pour le Grand Lyon - Synergies-Avenir - Communiste et intervention citoyenne - Centriste et démocrate - Les Verts - Gauche alternative, écologique, citoyenne - Radical de gauche, Grand Lyon demain - Objectif Lyon Métapolis - Mouvement démocrate - Non inscrits,
- contre : néant,
- abstention : néant.

Adopté à l'unanimité, Mme VESSILLER n'ayant pas pris part au vote (articles L 2131-11 et 12 du code des collectivités territoriales).

Rapporteur : M. Jean-Christophe DARNE.

---

**N° 2009-0528 - proximité et environnement** - Fédération nationale des collectivités concédantes et régies- Participation à l'analyse comparative des services d'eau potable - Direction générale - Direction de l'eau -

**M. LE PRÉSIDENT** : Monsieur Corazzol a été désigné comme rapporteur du dossier numéro 2009-0528. Monsieur Corazzol, vous avez la parole.

**M. CORAZZOL**, rapporteur : Avis favorable de la commission, monsieur le président.

**M. LE PRÉSIDENT** : J'ai une minute pour le groupe Les Verts.

**M. COSTE** : Monsieur le président, chers collègues, quelques mots sur ce rapport que le groupe votera avec plaisir car c'est une demande ancienne des Verts que cette évaluation comparative de la délégation au service privé de notre service des eaux.

Rappelons que la ville de Lyon était en régie publique jusqu'en 1986. Nous sommes attachés à la gestion publique de ce service essentiel et l'actualité nous a le plus souvent donné raison sur la meilleure performance de la régie publique par rapport à la délégation au privé dans les grandes agglomérations où les économies d'échelle sont importantes.

Nous attendons beaucoup de cette étude qui sera sûrement suivie avec attention par nos partenaires associatifs et nous espérons prendre connaissance de ses conclusions dès qu'elles seront publiées.

Je vous remercie de votre attention.

**M. LE PRÉSIDENT** : Merci beaucoup. Je mets le dossier aux voix :

- pour : groupes Socialiste et apparentés - Ensemble pour le Grand Lyon - Synergies-Avenir - Communiste et intervention citoyenne - Centriste et démocrate - Les Verts - Gauche alternative, écologique, citoyenne - Radical de gauche, Grand Lyon demain - Objectif Lyon Métapolis - Mouvement démocrate - Non inscrits,
- contre : néant,
- abstention : néant.

Adopté à l'unanimité.

Rapporteur : M. CORAZZOL.

**N° 2009-0534 - urbanisme** - Jonage - Villeurbanne - Vaulx en Velin - Décines Charpieu - Meyzieu - Anneau bleu - Mise en valeur du canal de Jonage et du Grand Large - Aménagement des berges - Approbation du projet - Individualisation d'autorisation de programme complémentaire - Délégation générale au développement urbain - Direction des opérations - Espaces publics -

**M. LE PRÉSIDENT** : Monsieur Roland Bernard a été désigné comme rapporteur du dossier numéro 2009-0534. Monsieur Bernard, vous avez la parole.

**M. Roland BERNARD**, rapporteur : Monsieur le président, mes chers collègues, je vais tout de même rappeler le projet de l'Anneau bleu qui participe à la mise en valeur de cet espace naturel du Rhône amont et comprend notamment la création de liaisons douces, deux-roues et piétonnes, sur les berges des canaux de Miribel et de Jonage. Un circuit modes doux d'une soixantaine de kilomètres sera ainsi constitué dans la continuité des aménagements des berges du Rhône, du parc de la Feyssine et des circuits du parc de Miribel-Jonage.

Ce projet revêt des enjeux d'agglomération à plusieurs titres :

- il participe à la restauration des continuités piétonnes et cyclables de l'agglomération en tissant un véritable parcours entre les sites fluviaux ;
- il joue un rôle attractif et fédérateur servant de support à une politique globale de requalification du territoire de la première couronne "est" ;
- il améliore l'offre de loisirs de l'agglomération tout en s'articulant avec le grand projet du Carré de Soie.

Une des premières phases opérationnelles du projet Anneau bleu est l'aménagement des berges du canal de Jonage sur un itinéraire de près de quarante kilomètres sur les communes de Villeurbanne, Vaulx en Velin, Décines Charpieu, Meyzieu, Jonage et Jons. Ce projet est réalisé en étroite collaboration avec EDF, concessionnaire du canal de Jonage, le syndicat intercommunal d'aménagement du canal de Jonage représentant des communes riveraines, et comporte la mise en place d'un plan de gestion intégré et environnemental.

Monsieur le président, mes chers collègues, ce dossier est exemplaire dans sa globalité pour, d'une part, valoriser et identifier ces 3 000 hectares d'espaces naturels, se réappropriés ces espaces par les communes riveraines et, d'autre part, dans son montage financier avec des partenaires de premier choix. Le coût de l'opération est de 9 825 000 € et la participation nette de la Communauté urbaine sera de 3 639 400 €.

Je vous demande d'approuver cette délibération.

**M. LE PRÉSIDENT** : Nous sommes, avec EDF, le premier financeur du projet. Merci bien.

J'ai des demandes de parole du groupe Gauche alternative, écologique et citoyenne.

**M. TOULERON** : Une courte intervention sur deux points.

Le premier est pour exprimer notre satisfaction quant à la qualité du projet tel qu'il nous est proposé aujourd'hui et pour souligner aussi la qualité de la concertation qui a été menée avec les habitants.

Le deuxième est pour appeler à la vigilance sur un point précis. En effet, parallèlement à la poursuite du projet, il y a, suite à

une demande du préfet, une expertise du Cemagref sur la sécurité qui conclut aux risques de fragilisation des digues par les racines des arbres qui les longent, expertise sur laquelle s'appuie désormais EDF pour prévoir la coupe de tous les arbres le long de la digue qui longe le canal rive-est, et ce dès ce mois de mars. Ainsi, alors que l'attente des aménagements des berges chez les riverains et les habitants est désormais importante, la première chose que les habitants vont voir c'est, paradoxalement, la coupe totale des boisements de la digue. Alors, sans remettre en cause de vrais arguments de sécurité, le syndicat intercommunal d'aménagement du canal et les communes riveraines attirent l'attention sur cette question. Ils ont fait en sorte qu'EDF accepte de travailler avec un cabinet paysagiste pour proposer des types de végétations adaptés. Il ne faudrait pas que ce problème, imprévu au départ, dénature le projet global.

**M. LE PRÉSIDENT** : Merci beaucoup. Ensuite, j'ai le groupe Les Verts.

**Mme BONNIEL-CHALIER** : Monsieur le président, chers collègues, c'est vrai que c'est un dossier important et nous sommes aussi très satisfaits que cette délibération nous arrive avec la qualité que vous avez pu rappeler, monsieur le vice-président.

Alors tout de même, sur ce beau projet - nous sommes tout à fait d'accord que c'est un beau projet -, une remarque technique qui a trait notamment au revêtement stabilisé sur l'ensemble des pistes cyclables puisque les choix qui ont été faits sur les autres séquences de la véloroute du Léman ne sont pas en stabilisé. C'est un détail technique mais qui a son importance et l'association des départements et territoires cyclables a lancé une étude comparative en termes de durabilité, de coût et d'écobilan des différents revêtements pour les véloroutes et les voies vertes et elle préconise les revêtements en enrobé qui s'avèrent aussi plus propices à l'utilisation des rollers. C'est peut-être quelque chose qu'il faudra revoir.

Mais ce n'est pas l'essentiel de notre intervention. Ce qui est plus stratégique et que nous voulions souligner c'est que l'aménagement des pistes cyclables, des pistes utilisables en modes doux qu'évidemment nous appelons de nos vœux, s'il peut permettre de proposer une réelle alternative à l'utilisation de la voiture, ne doit pas être l'arbre qui cache la forêt.

Nous profitons de ce dossier pour rappeler une préoccupation majeure que je crois largement partagée : le site de Miribel est fréquenté par quatre millions de visiteurs chaque année qui sont, à 88 %, des habitants du Grand Lyon et des communes limitrophes de l'Ain. 90 % des déplacements s'effectuent aujourd'hui en automobile. Cela fait partie d'ailleurs de nos paradoxes contemporains, c'est-à-dire que l'on aménage un site naturel magnifique qui réconcilie les habitants avec la nature et qui devient un espace pollueur par l'empreinte écologique des déplacements en voiture.

Donc, évidemment, c'est aussi très désagréable pour les personnes qui repartent en bus où, certains soirs, les bus sont bondés et les familles sans voiture, qui n'ont pas d'autre moyen de locomotion, sont pénalisées. Donc il devient urgent, sur ce site magnifique dont les usages sont amenés à se développer - et c'est fort heureux en matière d'éducation à l'environnement - (manifestations culturelles, etc.), d'organiser une véritable alternative à la voiture par des transports collectifs de manière sérieuse en termes de fréquence et d'itinéraires de bus et de navettes ; ce devrait être une priorité du Sytral.

Voilà, ces remarques étant faites, nous voterons bien sûr ce dossier.

**M. LE PRÉSIDENT** : Merci beaucoup. Le groupe Synergies-Avenir.

**M. le vice-président REPELIN** : Monsieur le président, je voudrais simplement rappeler qu'au-delà de ce projet particulier d'aménagement des berges du canal de Jonage, l'Anneau bleu est un plus vaste concept d'ensemble, défini dans l'approche du développement durable. Ce sont -comme cela a été évoqué par Roland Bernard- 3 000 hectares qui comportent des fonctions vitales pour notre agglomération. C'est la ressource en eau potable, un diamant à préserver dans le cœur de notre agglomération, c'est la régulation des crues, c'est la production d'électricité verte, ce sont les espaces agricoles et de loisirs, c'est la nouvelle station d'épuration de la Feysine et bien d'autres fonctions.

Je voudrais rappeler que ce projet a permis de tester, durant le dernier mandat, la grille d'évaluation des projets qui sont soumis au comité d'engagement au regard du développement durable et, bien que ce projet ait une forte connotation environnementale, il répond aussi pleinement aux deux autres critères socio-économiques. C'est un beau projet exemplaire, comme l'a dit mon collègue.

Merci.

**M. LE PRÉSIDENT** : Merci beaucoup. Le groupe Ensemble pour le Grand Lyon.

**M. FORISSIER** : Monsieur le président, chers collègues, mon intervention sera très courte parce que les différentes objections que j'aurais eu à faire ont été levées au cours des dernières semaines. Je me joindrai à mes collègues pour dire que c'est un beau projet, c'est une belle réalisation exemplaire et notre groupe le votera avec satisfaction.

**M. LE PRÉSIDENT** : Merci beaucoup. Le groupe Socialiste et apparentés.

**M. le vice-président CRÉDOZ** : Monsieur le président, chers collègues, je souhaite effectivement dire quelques mots moi aussi sur ce dossier de l'Anneau bleu ainsi que sur celui qui nous a été présenté tout à l'heure concernant le lancement de la concertation préalable à la création de la passerelle de Décines Charpieu sur le canal de Jonage, qui est l'un des projets mis en œuvre dans le cadre de l'Anneau bleu.

L'Anneau bleu est un projet remarquable -tous les adjectifs, je crois, ont été utilisés-, un projet de haute qualité environnementale. Il s'articule parfaitement avec l'ensemble des actions menées dans l'agglomération pour la réappropriation de notre patrimoine fluvial et aquatique dont il vient renforcer la dynamique.

Valoriser et requalifier l'espace naturel en milieu urbain, c'est offrir aux habitants des communes du Grand Lyon des espaces de loisirs et de détente, c'est améliorer leur cadre de vie et agir pour une agglomération durable et partagée.

En tant que maire de Décines Charpieu et membre du syndicat intercommunal d'aménagement du canal de Jonage, qui regroupe les villes riveraines du canal qui, depuis des années -presque aussi longtemps que les habitants de Caluire et Cuire- se sont engagées dans la reconquête de ce bras du Rhône depuis une vingtaine d'années, je suis aujourd'hui très heureux de la prise en compte de notre démarche dans celle conduite par l'agglomération.

Je tiens également à souligner que la concertation qui a été réalisée sur le projet a été d'une grande qualité. La Communauté

urbaine a été particulièrement à l'écoute des attentes exprimées. Enfin, je tiens à saluer le lancement de la concertation sur la réalisation de la passerelle sur le canal de Jonage à Décines Charpieu. Elle constitue une étape importante dans la réalisation de cette traversée modes doux du canal. Au-delà de l'intérêt majeur qu'il représente pour le maillage des itinéraires doux dans le secteur "est" de l'agglomération, la création de ce nouveau lien entre les deux parties de territoires de Décines Charpieu, et au-delà vers le grand parc, est très attendue par la population et les élus de notre cité. Ce projet démontre combien est pertinente et cohérente la démarche de l'Anneau bleu qui répond à la fois à des enjeux globaux à l'échelle de l'agglomération comme à des attentes de proximité à l'échelle des territoires qui la composent.

Je vous remercie.

**M. LE PRÉSIDENT** : Merci bien. Comme vous faisiez allusion tout à l'heure à l'intervention de monsieur Vaté, je précise que je ne suis président de la Communauté urbaine que depuis sept ans. Donc, quand on dit que "depuis quarante ans on attendait", ce n'est pas avec moi, je tiens à le préciser, c'était avec d'autres qui étaient par là (*Il désigne le côté droit de l'hémicycle*), mais ce n'était pas avec moi. Moi, je n'assume que depuis sept ans et, avant, j'étais dans l'opposition.

**M. le vice-président CRÉDOZ** : C'était pour faire remarquer, monsieur le président, que c'était sous votre mandat que nos espérances avaient été prises en compte.

**M. LE PRÉSIDENT** : J'ai bien compris, monsieur Crédoz. Les choses avancent en effet, je l'avais également remarqué.

Donc je mets le dossier aux voix :

- pour : groupes Socialiste et apparentés - Ensemble pour le Grand Lyon - Synergies-Avenir - Communiste et intervention citoyenne - Centriste et démocrate - Les Verts - Gauche alternative, écologique, citoyenne - Radical de gauche, Grand Lyon demain - Objectif Lyon Métapolis - Mouvement démocrate - Non inscrits,  
- contre : néant,  
- abstention : néant.

Adopté à l'unanimité.

Rapporteur : M. Roland BERNARD.

**N° 2009-0536 - urbanisme** - Vaulx en Velin - ZAC de la Grappinière - Approbation du dossier de création modificatif, du dossier de réalisation, du projet de programme des équipements publics (PEP) et du bilan financier prévisionnel - Délégation générale au développement urbain - Direction des opérations - Urbanisme opérationnel -

**M. LE PRÉSIDENT** : Encore un dossier qui date de quarante ans, celui de la Grappinière, que va nous présenter monsieur le vice-président Bouju. Monsieur Bouju, vous avez la parole.

**M. le vice-président BOUJU**, rapporteur : Avis favorable de la commission, monsieur le président, pour ce dossier de modification.

**M. LE PRÉSIDENT** : Merci beaucoup. J'ai deux minutes d'intervention pour le groupe Centriste et démocrate.

**M. AUGOYARD** : Merci, monsieur le président. Mes chers collègues, je voulais profiter de ce rapport pour parler un peu du renouvellement urbain mais ce rapport est un bon exemple pour ce que je vais dire.

Notre métropole est une métropole diverse et cette diversité est une richesse tant qu'elle ne devient pas un déséquilibre. C'est le rôle de notre Communauté urbaine que de s'assurer qu'un tel déséquilibre ne devienne pas irréversible et c'est à notre Communauté d'accompagner les mutations dans des quartiers en difficulté.

Les grands projets de ville dans notre agglomération sont un des éléments de cette chaîne nécessaire de solidarité entre tous les territoires : La Duchère, Mermoz, Vénissieux, Vaulx en Velin. C'est tout le Grand Lyon qui gagne dans l'accompagnement du changement de ces quartiers. Autrefois à la pointe de la qualité de vie, celle-ci est aujourd'hui en panne. Ces changements ne peuvent se produire efficacement que par le concours de toutes les autorités publiques, des communes à l'Etat voire l'Europe. Au-delà des barrières partisans et des querelles stériles, les seuls intérêts à prendre en compte sont ceux de notre métropole, de ses habitants et plus particulièrement des habitants de ces territoires trop souvent oubliés. Le concours d'autorités publiques pourrait aussi passer par une politique foncière plus juste permettant à la collectivité d'acheter des terrains, notamment dans ces quartiers, à des prix raisonnables adaptés à l'environnement local et non à un indice trop virtuel donc loin de la réalité.

Nous voterons donc ce rapport, monsieur le président, en rappelant notre attachement à une politique foncière aidant mieux les communes et le Grand Lyon dans ces opérations internes vitales.

Je vous remercie.

**M. LE PRÉSIDENT :** Merci bien. Monsieur Bouju, vous voulez dire quelques mots ?

**M. le vice-président BOUJU :** Simplement pour dire, à propos du foncier, en ce qui concerne la ZAC de la Grappinière, il y aura nécessité de retravailler avec le service des domaines, de telle manière que l'on puisse optimiser les acquisitions. C'est quelque chose qui a été vu pendant la commission, qui sera fait de telle manière que l'on puisse améliorer tout cela.

**M. LE PRÉSIDENT :** On a tendance aujourd'hui à vendre au Grand Lyon (et lorsque je dis "on", ce sont tous les opérateurs, y compris les services de l'Etat ou les services parapublics), en fonction de ce que nous allons réaliser, et c'est nous qui payons ce que nous allons réaliser. Et, finalement, on paie deux fois : une fois pour l'achat du terrain et une fois pour la réalisation. Il y a là un véritable problème.

Pour les prisons de Lyon, j'ai dit, par exemple (entre nous soit dit, il y a trois ans pas quarante) au ministre de la Justice que les prisons allaient être vides, qu'il fallait peut-être construire un projet sur ces prisons. On a toujours refusé. Elles vont être vides dans trois mois. Je ne sais pas comment l'Etat les gardiennera pour qu'elles ne soient pas immédiatement squattées, mais c'est le problème de l'Etat. C'est un paradoxe, mais un paradoxe très réel, monsieur Forissier, par les temps qui courent -et pour être aussi social que vous-, parce que je suis bien conscient de la misère et les gens qui n'ont pas de toit. Les prisons "réhabilitées" de Lyon seraient un bon toit. Donc, lorsque je regarde un peu les coûts proposés, je vois que là aussi on veut nous les vendre relativement cher. On surenchérait éventuellement même encore les coûts en classant de telle ou telle manière, ce qui ferait que le Grand Lyon serait celui qui prendrait en charge l'ensemble des travaux de valorisation de ce site.

Il est donc vrai qu'il convient d'avoir une réflexion globale sur l'ensemble de ces problématiques parce que Grand Lyon, même si cela rime, ne va pas forcément avec pigeon.

Donc nous votons ce dossier si vous le voulez bien. Je le mets aux voix :

- pour : groupes Socialiste et apparentés - Ensemble pour le Grand Lyon - Synergies-Avenir - Communiste et intervention citoyenne - Centriste et démocrate - Les Verts - Gauche alternative, écologique, citoyenne - Radical de gauche, Grand Lyon demain - Objectif Lyon Métapolis - Mouvement démocrate - Non inscrits,  
- contre : néant,  
- abstention : néant.

Adopté à l'unanimité.

Rapporteur : M. BOUJU.

**N° 2009-0540 - urbanisme** - Pierre Bénite - Chassieu - Rillieux la Pape - Relogement des familles de gens du voyage sédentarisées - Subventions d'équipement aux communes - Délégation générale au développement urbain - Direction des politiques d'agglomération - Mission habitat -

**M. LE PRÉSIDENT :** Monsieur David a été désigné comme rapporteur du dossier numéro 2009-0540. Monsieur David, vous avez la parole.

**M. DAVID,** rapporteur : Il s'agit d'un rapport concernant le logement des familles de gens du voyage sédentarisées et ce rapport est l'occasion d'explicitier l'engagement à la fois technique, financier et politique de notre établissement grâce auquel le schéma départemental peut se réaliser. C'est un avis favorable de la commission, bien évidemment.

**M. LE PRÉSIDENT :** Merci bien. Sur ce dossier, j'ai une demande de parole du groupe Centriste et démocrate.

**M. MORALES :** Monsieur le président, cette délibération entre dans le schéma départemental d'accueil des gens du voyage et concerne plus particulièrement les besoins d'habitat des familles déjà sédentarisées en caravane. Cet objectif a été repris dans le cadre du plan départemental pour le logement des personnes défavorisées. 200 ménages sont concernés, répartis sur douze sites sur onze communes.

En fait, entre les aires d'accueil de grand passage, les terrains familiaux et les besoins de relogement des gens du voyage sédentarisés qui vivent en caravane mais ne voyagent plus, souvent déjà depuis longtemps, nous venons de créer un concept hybride déjà mis en œuvre dans quelques communes, concept hybride qui permet à des ménages vivant en caravane d'accoler leur caravane à un logement en dur, un "appart-caravane" ou un "caravano-appart", comme vous le voulez.

Ce concept peut être perçu comme original voire séduisant mais pose en fait un véritable problème de pertinence financière, à la fois pour son coût global et pour sa durabilité.

Le principe est de construire des unités de vie comprenant une pièce à vivre, une chambre, une salle de bain accolée à la caravane. Le coût d'installation de chaque unité de vie va de 140 000 € à 192 000 €. Nous nous dirigeons donc vers un investissement de 10 M€ au bas mot dans le Grand Lyon mais qui pourrait atteindre 30 M€ pour un besoin de 200 familles répertoriées, et tout cela pour du précaire en dur.

Entendons-nous bien : lorsque le locataire voudra intégrer un appartement traditionnel et quitter la caravane, ces unités hybrides ne seront plus utilisables en tant que telles pour des familles, sinon pour des couples. Qu'est ce qu'on fera donc de ces unités hybrides ? Seront-elles vouées à la démolition pour permettre la construction de vrais logements répondant à tous les critères de confort et d'espace ?



La cohérence du schéma départemental doit comprendre :

- l'accueil des gens du voyage non sédentarisés via des aires de passage,
- l'accueil des gens du voyage sédentarisés qui font le choix de vie de rester en caravane sur des terrains familiaux correctement équipés de blocs sanitaires,
- l'accueil des sédentarisés qui font désormais le choix de vivre dans du logement traditionnel.

Nous savons tous combien est criant le besoin en logements sociaux et très sociaux aujourd'hui. Il est donc absolument nécessaire d'optimiser le rapport entre investissement et nombre de logements. Le choix intermédiaire proposant des unités de vie hybrides entre caravane et logement est un choix erroné car beaucoup trop onéreux et précaire. Nous nous devons, par les temps difficiles que vit et va vivre notre pays, de mettre en harmonie les besoins sociaux importants et l'utilisation la plus pertinente et la plus performante de l'argent public.

Je vous remercie.

**M. LE PRÉSIDENT** : Monsieur Crimiers souhaite la parole, je crois.

**M. le vice-président CRIMIÉRIER** : Merci, monsieur le président. Chers collègues, je souhaiterais apporter quelques commentaires sur cette délibération, en tant que vice-président concerné mais aussi comme l'un des onze ou douze maires concernés par ce problème des gens du voyage sédentarisés.

Je crois que, dans cette assemblée, nous avons apporté une réponse collectivement à cette problématique des gens du voyage sédentarisés. Je rappellerai que cette problématique est présente dans de très nombreuses communes du Grand Lyon. Nous avons aussi apporté une réponse collective -je le rappelle- en votant le PLH à l'unanimité, je crois, et cette délibération, comme d'autres précédemment montre une cohérence d'action qui était intégrée au PLH, voté -je le rappelle encore une fois- ici-même.

Alors, ce concept d'habitat correspond à l'analyse des différents partenaires. En tant que maire, j'ai participé à ce genre d'analyse avec les utilisateurs, les partenaires sociaux, les associations qui s'occupent des gens du voyage et donc c'est bien une réponse à une demande des différents partenaires et des utilisateurs futurs.

Je pense également que, très profondément, cet habitat constitue une étape pour une sédentarisation plus traditionnelle des familles et de leurs enfants notamment. Je pense qu'il est bien difficile de parler pour eux mais c'est un mode de vie qui évolue ; laissons-leur cette liberté de choix !

Cet habitat adapté pourra toujours servir à d'autres catégories sociales extrêmement défavorisées et cet investissement est donc viable à terme. La demande est criante aujourd'hui, j'en suis également persuadé par les témoignages que nous avons les uns et les autres et je suis j'ai envie de dire malheureusement rassuré par la pérennité de l'habitat ainsi créé.

Par ailleurs, ces constructions se font avec des objectifs de développement durable, notamment pour réduire la charge des locataires. Moi, j'en suis le témoin dans ma commune en tant que maire et c'est un investissement fort des bailleurs sociaux.

Cette délibération est donc une délibération volontaire dans son objectif de réduction de l'habitat parfois insalubre et de la nécessaire solidarité que nous avons dans notre agglomération.

Bien sûr, cette solidarité et ce dispositif rencontrent l'adhésion des onze ou douze communes concernées par le problème de la sédentarisation des gens du voyage. Je tenais à apporter cette précision, cela me paraissait important.

Merci, monsieur le président.

**M. LE PRÉSIDENT** : Merci bien. Je mets le dossier aux voix.

- pour : groupes Socialiste et apparentés - Ensemble pour le Grand Lyon - Synergies-Avenir - Communiste et intervention citoyenne - Centriste et démocrate (sauf MM. Gillet, Joly, Morales, Vurpas) - Les Verts - Gauche alternative, écologique, citoyenne - Radical de gauche, Grand Lyon demain - Objectif Lyon Métropolis - Mouvement démocrate - Non inscrits,

- contre : M. Morales (Centriste et démocrate)

- abstentions : MM. Gillet, Joly, Vurpas (Centriste et démocrate).

Adopté.

Rapporteur : M. DAVID.

**N° 2009-0542 - déplacements et voirie** - Lyon 1er - Lyon 4° - Tunnel de la Croix-Rousse - Individualisation d'autorisation de programme - Opération n° 0651 rénovation lourde - Direction générale - Direction de la voirie -

**N° 2009-0543 - déplacements et voirie** - Lyon 1er - Lyon 4° - Tunnel de la Croix-Rousse - Travaux de rénovation lourde - Autorisation de signer le marché - Direction générale - Direction de la voirie -

**M. LE PRÉSIDENT** : Monsieur Alain Imbert a été désigné comme rapporteur du dossier numéro 2009-0542 et 2009-0543. Il est parti ? Monsieur Desseigne, vous avez la parole.

**M. le vice-président DESSEIGNE**, rapporteur en remplacement de M. Alain IMBERT absent momentanément : J'ai son pouvoir. C'est un avis favorable de la commission, monsieur le président.

**M. LE PRÉSIDENT** : Merci bien. Donc d'abord une présentation par monsieur Da Passano.

*(VOIR diapositives projetées en annexe 3).*

**M. le vice-président DA PASSANO** : Monsieur Labrit va passer quelques vues. Là on a les vues de l'entrée actuelle côté Rhône et côté Saône. C'est l'un des plus importants dossiers de ce mandat que nous allons examiner en quelques instants.

On peut continuer peut-être le rappel du contexte mais, auparavant, je voudrais tout de même dire que le tunnel de la Croix-Rousse date de 1952, qu'il a une longueur de près de 1 800 mètres, qu'aujourd'hui, 50 000 véhicules/jour le parcourent et que nous avons décidé, au précédent mandat, une opération de rénovation lourde pour le mettre aux normes de la réglementation actuelle. Vous savez que celle-ci a été modifiée après le dramatique accident du tunnel de Chamonix, notamment concernant la tenue au feu des infrastructures, les équipements de sécurité et les performances de ventilation.

On n'a pas attendu ce soir pour commencer des opérations d'urgence puisque, en cinq ans, nous avons investi 8,4 M€ dans l'actuel tube du tunnel de la Croix-Rousse. Aujourd'hui, malgré ces travaux, nous ne sommes pas aux normes. Nous avons -chacun le sait bien- un certain nombre de dysfonctionnements, de pannes. C'est pourquoi nous avons décidé cette opération de rénovation lourde -dont vous voyez, mesdames, messieurs, le contexte- qui a commencé en 2007 avec l'approbation de

la concertation préalable et le choix de la solution pour cette rénovation lourde. C'est à ce moment-là qu'a été choisi de faire un deuxième tube, parallèle au tube existant, qui serait réservé aux transports en commun et aux modes doux. Le 12 novembre 2007, nous avons approuvé ici les points-clés de ce programme, lancé la procédure d'attribution du marché.

Les projets de délibérations qui vous sont soumis ce soir ce sont le marché de conception-réalisation qui a été examiné par la commission d'appel d'offres du 23 janvier dernier, l'approbation de l'individualisation complémentaire d'autorisation de programme qui porte le montant total à 222 200 000 € et bien sûr l'autorisation donnée à notre président de signer ce marché.

Rappelons -c'est la diapositive suivante- les quatre objectifs majeurs que nous poursuivons :

- premier objectif, la réalisation des aménagements de sécurité et notamment de l'évacuation de personnes qui se trouveraient à l'intérieur du tunnel, par exemple en cas d'incendie. Aujourd'hui, avec un seul tube, c'est impossible. On verra qu'avec deux tubes, l'évacuation sera possible ;

- deuxième objectif, favoriser la circulation des transports en commun et des modes doux, ne pas augmenter le trafic automobile, ne pas le favoriser mais au contraire encourager les transports en commun avec un véritable axe fort Duchère-Part-Dieu et les modes doux avec l'établissement d'une continuité de part et d'autre du tunnel pour les piétons et les cyclistes ;

- troisième objectif, inscrire le projet dans une démarche de développement durable. C'est ce que nous avons fait en tenant compte strictement de l'environnement et en faisant des études assez précises sur l'impact environnemental, tant pendant la période des travaux -et pour que ces travaux soient acceptés- que pour le futur fonctionnement du tunnel ;

- enfin, quatrième objectif, transformer ce tunnel routier en un ouvrage urbain avec la rénovation des espaces publics situés à ses deux extrémités, côté Rhône et côté Saône.

On peut passer la diapositive suivante qui montre l'opération dans son ensemble avec le tunnel existant qui est en bleu, au sud, et le tunnel que nous vous proposons de creuser et situé immédiatement au nord du premier.

Nous allons regarder sur la diapositive suivante : côté Rhône, le périmètre de cette opération. Vous voyez qu'il englobe l'espace public représenté par la place Chazette et qui va jusqu'à l'origine du cours d'Herbouville et que, côté ouest, il englobe le début de la colline de la Croix-Rousse jusqu'à la rue des Fantasques. Côté Saône, le périmètre tient compte également du raccordement à l'avenue de Birmingham et, bien sûr, anticipe un peu sur la future construction du pont Schuman, autre dossier très important que nous aurons à examiner dans quelques temps. Il tient compte également du futur aménagement des rives de la Saône et nous avons tenu compte, chacun le sait, que nous avons côté Saône une balme classée en zone naturelle.

Alors, la solution retenue que nous allons voir apparaître est donc, au sud, le tunnel existant qui sera complètement rénové et, au nord, un tube qui fera environ dix mètres de largeur et qui sera consacré aux modes doux, aux piétons, aux transports en commun et aux vélos. Je rappelle que trois solutions avaient été soumises à concertation pour examiner la fonctionnalité du nouveau tube et les aménagements des deux côtés. Je rappelle également que l'ancien tube sera toujours interdit, après rénovation, aux véhicules de plus de 3,5 tonnes, sauf les bus.

On peut examiner quelques éléments sur la concertation et sur les remarques qui ont été formulées.

Nous avons préconisé le percement au plus près du tube existant pour s'éloigner le plus possible des habitations mais également pour permettre de créer des intertubes pour des raisons de sécurité.

Nous avons donc choisi les transports en commun et les modes doux et nous avons choisi de réaménager les deux côtés Rhône et Saône en favorisant le passage des piétons tant dans le sens est-ouest que dans le sens nord-sud. Vous savez qu'aujourd'hui, c'est assez difficile tant au niveau de la place Chazette que côté Saône pour les piétons de traverser dans le sens "nord-sud".

Alors, nous avons, dans la forme du marché, tenu compte de tout ce que je viens d'indiquer et également de la complexité du chantier, de la nécessité de le faire sous circulation en diminuant au maximum les périodes de fermeture et c'est pour cela qu'a été choisie la forme de conception-réalisation, le titulaire étant à la fois chargé de la conception puis de la réalisation de ce tunnel.

Vous avez maintenant les principaux points d'analyse du marché. Je ne les détaillerai pas, je préfère passer rapidement pour vous décrire l'ouvrage tel qu'il sera réalisé.

D'abord, le groupement que la commission d'appel d'offres nous propose de retenir est un groupement dont le mandataire est Dodin Campenon-Bernard, avec tous les sous-traitants que vous voyez, tant au niveau du génie civil que de la conception, de l'architecture et des équipements.

Le coût est de 206 M€ TTC pour les travaux, auxquels il faut rajouter 16 M€ pour les prestations intellectuelles, c'est pour cela que nous vous indiquons tout à l'heure 222 M€.

L'ouvrage ancien aura toujours quatre voies, deux dans le sens nord-sud, deux dans le sens est-ouest. La ventilation sera bien sûr complètement refaite, toute la structure sera refaite mais nous gardons les cinq puits et, pour répondre à une question qui est souvent posée, le désamiantage de l'ouvrage sera complètement assuré bien sûr dans une enceinte complètement confinée.

Le nouveau tube sera construit à proximité immédiate de l'ancien, côté nord, avec une distance qui, aux extrémités, sera de 30 mètres et qui ira petit à petit en se rapprochant de manière à ce que, vers la partie centrale du tube, il n'y ait plus que 20 mètres entre les deux tunnels. Il y aura des liaisons entre l'ancien et le nouveau tube ce qu'on appelle des intertubes, un intertube tous les 150 mètres, pour des raisons de sécurité, permettant d'évacuer des personnes se trouvant dans l'un des tubes en vue de les emmener dans l'autre. Le deuxième tube sera donc réservé aux transports en commun, aux modes doux et il y aura un passage piétons ; les piétons se trouveront entre les transports en commun et les modes doux, séparés bien sûr de la voie des transports en commun par un dispositif de sécurité et légèrement surélevés par rapport aux modes doux.

Nous avons indiqué dans le marché que nous souhaitons que ce nouveau tube connaisse une sorte d'animation pour diminuer l'angoisse car, pour un cycliste, traverser un tube qui fait 1,8 kilomètre, cela va relativement vite mais, pour des piétons, cela peut prendre environ vingt minutes, donc une ambiance d'angoisse, de confinement peut légitimement apparaître ; on a donc multiplié l'animation avec des projections, avec toute une animation ludique permettant aux piétons de bien supporter cette traversée.

Le mode de construction choisi, n'ayez pas peur, ce n'est pas le tunnelier qui n'est pas très judicieux pour une longueur de 1,8 kilomètre mais c'est une construction à l'explosif, sauf les 100 premiers mètres de part et d'autre qui seront faits par des moyens classiques. Ensuite, ce sera des explosifs avec un tir ou deux par jour, donc de très petites charges, nécessitant à chaque fois une fermeture d'une heure. L'évacuation des déblais des matériaux se fera dans son immense majorité par voie fluviale pour diminuer les nuisances aux riverains et aux habitants du Grand Lyon et, bien sûr, tous les travaux se passeront en ambiance confinée pour éviter le maximum de désagréments.

En ce qui concerne la sortie du tunnel côté Rhône, nous aurons une architecture très épurée incluant l'ancien et le nouveau tube. La place Chazette sera réaménagée en un espace public agréable avec un passage pour piétons en souterrain nord-sud qui existe déjà mais il est tellement peu agréable qu'il est aujourd'hui très peu fréquenté ; là on aura un passage agréable avec également un raccordement aux pistes cyclables existantes et aux espaces pour piétons à la sortie du tunnel. Il est prévu, pour la nuit, une animation lumineuse sur la pente de la colline sur la rue des Fantasques.

Côté Saône, le mur actuel sera prolongé côté nord avec la réalisation d'un mur de soutènement d'environ huit mètres de haut qui sera entouré de végétation et nous aurons, inclus sur ce mur, un passage pour piétons nord-sud permettant une continuité le long de cette balme.

Nous avons beaucoup insisté sur la communication. C'est ainsi qu'un chargé de communication sera désigné immédiatement pour être l'interlocuteur des riverains, de leurs associations. Une salle de communication sera installée et ouverte de manière à pouvoir informer tout au long de l'évolution des travaux et des courriers sont prévus tout au long des travaux pour informer les riverains de l'avancée de ce site.

En ce qui concerne les délais -ils sont indiqués ici-, les études vont encore se poursuivre, si nous signons ce marché, dans un premier temps, jusqu'à la fin 2009, ce qui permettra un démarrage des travaux, une installation du chantier fin 2009, au pire début 2010. Les études se poursuivront également pendant l'année 2010 mais les travaux eux-mêmes vont commencer avec la réalisation du tube nord, donc le nouveau tube, qui va durer trois ans. Pendant ce temps-là, le tube actuel restera ouvert à la circulation, sauf fermeture à chaque tir d'une heure environ, une à deux fois par jour, comme je le disais tout à l'heure.

Ensuite, il faudra malheureusement, pour rénover le tube actuel, fermer l'ensemble pendant six mois et demi. Vous me direz, pendant ce temps-là, pourquoi ne pas utiliser le nouveau tube ? Non parce que, pour faire une fermeture limitée à six mois et demi, le nouveau tube sera utilisé par le groupement d'entreprises pour les travaux de l'ancien tube. Donc cela signifie qu'il faut dire à nos concitoyens que, pendant six mois et demi, l'ensemble sera fermé et que nous devrions, si tout se passe bien, fêter ensemble la fin des travaux au quatrième trimestre 2013 avec l'ouverture de l'ensemble, d'un nouveau tube et surtout de l'ancien qui sera complètement sécurisé.

Voilà, mesdames, messieurs, la présentation sommaire de ce dossier.

**M. LE PRÉSIDENT** : Merci bien. J'ai une intervention du groupe Les Verts.

**Mme BAUME** : Merci pour cette présentation. Quelques remarques du groupe Les Verts.

Bien entendu, nous nous félicitons que, d'ici fin 2013, une infrastructure reliant Vaise au secteur de la Tête d'Or permette aux transports en commun et aux modes doux de se développer.

Par contre, nous avons quelques inquiétudes et une suggestion.

Il y a eu une forte augmentation des coûts. C'est à noter, même si le projet est beau avec un aménagement agréable en entrée et sortie. J'espère que l'augmentation ne sera pas, entre autres, financée grâce à des panneaux publicitaires, par exemple de Decaux, le long de tout le tunnel pour faire une animation pour les piétons.

Une petite anecdote et une proposition : pourquoi ne pas envisager, lors de la reprise des murs de cheminée, de mettre en place un ascenseur pour relier le tunnel au boulevard de la Croix-Rousse, ce qui réglerait peut-être le fameux problème de dénivelation pour les cyclistes. Je ne vais pas revenir à la charge avec le fameux projet, cher à beau nombre de concitoyens, qui n'est plus ici à l'ordre du jour et que je ne nommerai pas. C'était une proposition comme cela.

Voilà, j'en ai terminé.

**M. LE PRÉSIDENT** : Merci. Le groupe Centriste et démocrate.

**M. VINCENT** : Une minute simplement puisque Jean-Luc Da Passano a bien résumé tout l'ensemble. Pour ma part, je voudrais féliciter les services qui ont fait une présentation excellente le jour de la commission d'appel d'offres et souligner que cette commission a fait un travail remarquable au niveau de l'analyse et la rigueur avec laquelle il a été fait. Je tiens à féliciter sa présidente, madame Pédrini, à ce sujet.

**M. LE PRÉSIDENT** : Merci bien. Le groupe Synergies-Avenir.

**M. le vice-président REPELIN** : Tout aussi rapidement, je ne reviendrai pas sur la nécessité de rénover cet ouvrage important et stratégique pour améliorer la sécurité de la circulation de notre agglomération.

Mon propos concernera plutôt l'étude sur la qualité de l'air effectuée en 2007 par le Coparly dans l'environnement de l'ouvrage. A l'époque, elle a mis en évidence la mauvaise qualité de l'air vers les têtes du tunnel. Ces études montraient aussi qu'en 2013, avec de nouvelles exigences européennes qui abaisseront les niveaux des seuils d'exposition, le problème pourrait être amplifié. La rénovation lourde du tunnel sur un plan sécurité et modes doux ne devrait pas impacter fortement, d'après ce que l'on sait, le trafic actuel et donc la qualité de l'air en résultant.

Je pense qu'il serait dommage que, sur un investissement aussi lourd, nous ne pratiquions pas des simulations et des scénarii de rejets par les cheminées ou les entrées, avec ou sans traitement des rejets, en régime permanent. Je rappelle que le comité d'engagement, au-delà des aspects purement financiers et des projets, est aussi très attentif aux études concomitantes sur le développement durable ; elles doivent faire partie du dossier présenté. Merci.

**M. LE PRÉSIDENT** : Merci bien. Le groupe Ensemble pour le Grand Lyon.

**M. FORISSIER** : Monsieur le président, tout d'abord, les propos que vous avez tenus tout à l'heure m'ont un peu inquiété parce que, pour moi, utiliser les anciens établissements pénitentiaires pour loger les plus démunis, en termes d'image, cela ne me convient pas du tout et que vous m'assimiliez...

**M. LE PRÉSIDENT** : Attendez, monsieur Forissier, je n'ai pas dit cela !

**M. FORISSIER** : Si, monsieur le président !

**M. LE PRÉSIDENT** : J'ai dit qu'ils allaient être squattés !

**M. FORISSIER** : Oui, mais vous pouvez faire des sauts périlleux, vous l'avez quand même dit !

**M. LE PRÉSIDENT** : Non, je n'ai pas dit cela ! Et vous le verrez au procès-verbal !

**M. FORISSIER** : En ce qui me concerne, monsieur le président,...

**M. LE PRÉSIDENT** : Monsieur Forissier, il ne suffit pas d'affirmer pour que cela soit vrai.

**M. FORISSIER** : Monsieur le président, vous prenez toujours vos désirs pour des réalités.

**M. LE PRÉSIDENT** : Vous vous croyez peut-être à Meyzieu, mais ici il y a l'ensemble des conseillers communautaires pour entendre ce que l'on dit.

**M. FORISSIER** : Alors, c'est vrai que, quand on n'est pas en accord avec vous, cela a l'air de vous déranger beaucoup.

**M. LE PRÉSIDENT** : Pas du tout !

**M. FORISSIER** : Mais si !

**M. LE PRÉSIDENT** : Pas du tout !

**M. FORISSIER** : Je n'admets pas, en plus, d'être traité de poujadiste parce que mon cheminement politique démontre le contraire. Alors, on n'est peut-être pas d'accord sur tout mais j'aimerais un peu plus de respect que vous devez aux membres de l'opposition.

**M. LE PRÉSIDENT** : Ce n'est pas moi qui fait les premières phrases, monsieur Forissier, je les reprends.

**M. FORISSIER** : Monsieur le président, pour intervenir sur ce dossier, je voudrais vous dire l'avis de notre groupe. Ce projet de rénovation du tunnel de la Croix-Rousse est un des dossiers les plus importants du mandat, devant l'urgence à rendre l'ouvrage conforme aux règles de sécurité et par les contraintes techniques et logistiques qui l'imposent, j'ajoute également par le coût financier engendré car, avec une solution retenue en juillet 2007 pour un montant de 140 M€ corrigé en novembre 2007 à 172 M€, nous voici, après attribution du marché de conception-réalisation, à 222 M€. Même si vous invoquez des exigences réglementaires nouvelles et des aléas techniques prévus, il semble que d'ici la fin des travaux en 2013, nous soyons dans l'obligation de doubler et peut-être plus l'enveloppe prévue. N'a-t-on pas sous-évalué l'ampleur de l'opération ? Quelles conséquences pour la PPI ? De toute façon, il faut le faire pour l'intérêt général.

D'autre part, en ce qui concerne les conditions de circulation, vous nous indiquez, ainsi que cela avait été précisé en commission, que les véhicules de plus de 3,5 tonnes seront déviés. En clair, l'arrêté préfectoral interdit aujourd'hui les poids lourds de plus de 3,5 tonnes. Les communes de l'est vont à nouveau récupérer un

surplus de circulation. Il y aura forcément des moments difficiles comme dans tout chantier. Nous ne sommes pas dupes, il faudra bien, à des moments donnés, fermer le tunnel de la Croix-Rousse pour des travaux majeurs. De plus, les travaux de Mermoz-Pinel vont commencer au même moment. A part des contraintes supplémentaires, nous ne voyons guère l'ébauche de propositions sur l'asphyxie générale qui menace la circulation dans notre agglomération. Je voudrais vous parler en particulier de la rocade "est" qui concerne la desserte de nos communes et des zones d'activité de l'est lyonnais. J'attends également de connaître avec curiosité la position des élus de l'est lyonnais qui s'étaient scandalisés de l'arrêté du préfet, pourtant moins contraignant que celui que vous serez amené à prendre en tant que maire de Lyon.

Cependant, au nom de l'intérêt général, nous voterons ces deux rapports.

Merci, monsieur le président.

**M. LE PRÉSIDENT** : Merci pour l'intérêt général. Je sais ce qu'il en sera lorsque nous serons obligés de fermer pour six mois. Je doute qu'à cette époque-là, vous distribuiez des tracts dans l'intérêt général et en disant : "Tout cela était mal pensé et mal défini". De la même manière, s'il y a un jour de retard -c'est pour cela que nous avons prévu quelques pénalités relativement importantes dans le contrat-, cela nous sera aussi porté à débit.

Nous allons essayer de faire pour le mieux. Je vois bien les difficultés d'un tel ouvrage. Je vois bien que, dans l'agglomération, ce n'est pas évident de fermer le tunnel de Fourvière. Je ne dis pas que j'habite dans tel endroit géographique. Il se trouve que j'habite, moi, de l'autre côté du tunnel de Fourvière et croyez-moi, pour tous ceux qui habitent de l'autre côté du tunnel de Fourvière, cela créera autant de gêne que sur la rocade "est". Et nous ne faisons pas des problèmes particuliers des problèmes fondamentaux devant l'intérêt général. Je sais que c'est un dossier difficile qui ne me sera pas crédité d'ailleurs, puisque faire un tunnel supplémentaire, cela n'intéresse finalement personne ou pas grand monde. Les gens préféreraient du clinquant, du voyant mais là c'est la sécurité de nos concitoyens qui est en jeu et, évidemment, nous ne pouvons pas reculer devant cette sécurité.

Je vais mettre aux voix ces dossiers et je me félicite qu'ils soient votés à l'unanimité et j'espère que cette unanimité pourra se prolonger jusqu'en 2014 :

- pour : groupes Socialiste et apparentés - Ensemble pour le Grand Lyon - Synergies-Avenir - Communiste et intervention citoyenne - Centriste et démocrate - Les Verts - Gauche alternative, écologique, citoyenne - Radical de gauche, Grand Lyon demain - Objectif Lyon Métapolis - Mouvement démocrate - Non inscrits,  
- contre : néant,  
- abstention : néant.

**M. LE PRÉSIDENT** : J'ai oublié l'intervention du groupe Socialiste et apparentés mais ils étaient très favorables. Leur avis paraîtra au procès-verbal. Les dossiers sont donc adoptés et nous terminons la séance.

Adoptés à l'unanimité.

Rapporteur : M. le vice-président DESSEIGNE.

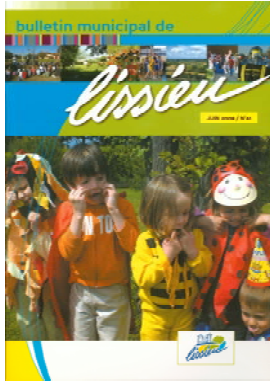
(La séance est levée à 21 heures 55).

## Annexe 1

## Présentation de la commune de Lissieu

Diapositives projetées lors de l'intervention de M. le vice-président Darne  
(dossier n° 2009-0513)

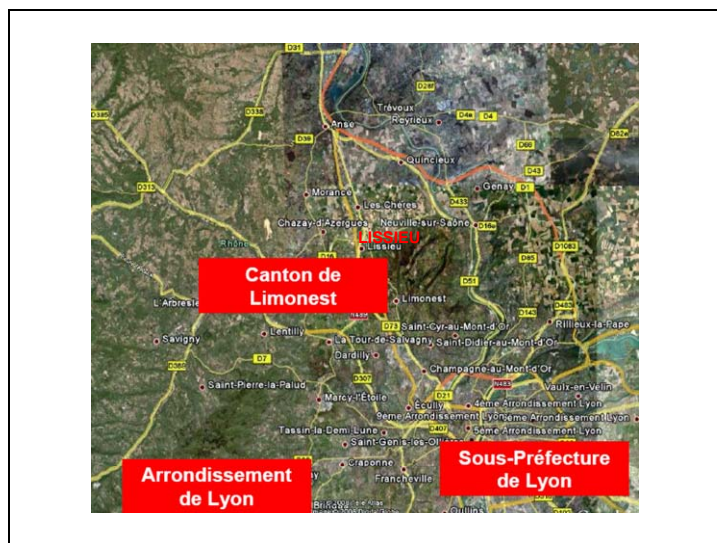
## Diapositive 1



**Toponymie**

On pense que LISSIEU tire son nom de LICINIUS, ancien esclave de JULES CESAR, qui, une fois affranchi, se devient receveur des impôts sous l'empereur AUGUSTE. Il aurait construit son palais à l'emplacement de l'actuel couvent de Montlusin (Montagne de LICINIUS) à la limite LISSIEU/CHASSELAY.

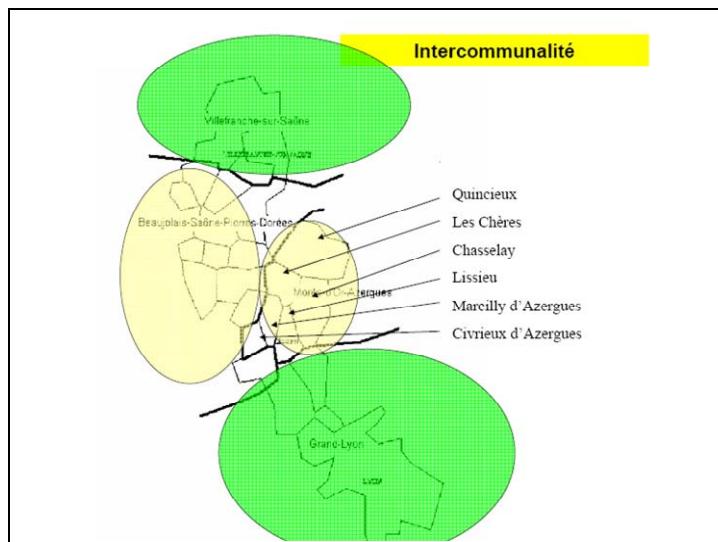
## Diapositive 2



## Diapositive 3



## Diapositive 4



## Diapositive 5

Maire	Jean-Louis SCHUK
Superficie	550 ha
Entreprises	130 ( 2.100 emplois )

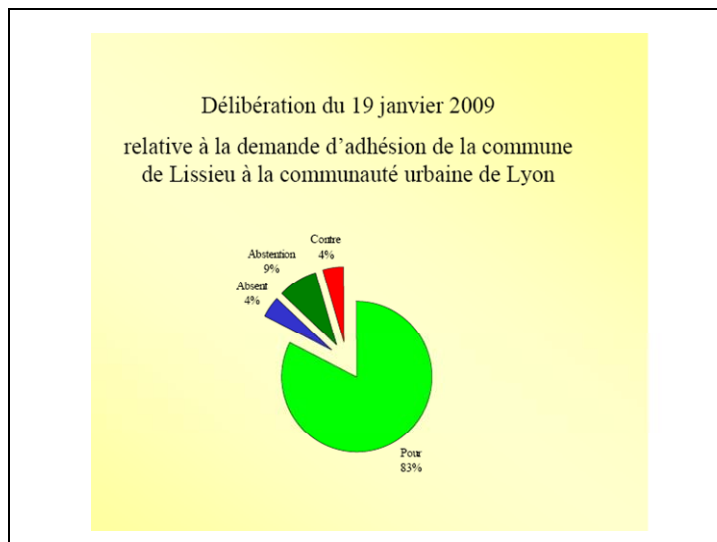
  

Année	Nbre Habitants
1968	597
1982	2.091
2006	3.125

## Diapositive 6

	Aujourd'hui	Grand Lyon
Taux de TP	13,59 %	20,09 %
Versement transport	0	1,75 %
TEOM	8,31 %	4,12 %
Eau ( ex 120 m3 / an )	240,54 €	203,82 €
DGF reçue / habitant	5,33 €	77,79 €

## Diapositive 7



---

---

## Annexe 2

**Texte de l'amendement déposé en Conférence des présidents  
par le groupe Centriste et démocrate sur le dossier n° 2009-0500  
relatif au contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise :**

*"Il est proposé de rajouter un alinéa 3°, libellé comme suit :*

*Le Grand Lyon souhaite la mise à l'étude d'une nouvelle zone de triage du fret ferroviaire qui soit à l'échelle de l'aire urbaine, permettant ainsi son développement hors des contraintes géographiques, environnementales, technologiques et démographiques. En ce sens, le Grand Lyon regrette le silence de l'Etat sur ses intentions concernant le rôle potentiel du site de Sibelin qui ne nous paraît pas répondre aux défis de la métropole de demain".*

---

---



## Annexe 3

**Présentation de la rénovation du tunnel sous la Croix-Rousse**  
**Diapositives projetées lors de l'intervention de M. le vice-président Da Passano**  
**(dossiers n° 2009-0542 et 2009-0543)**

## Diapositive 1



## Diapositive 2

## Contexte

- 9 juillet 2007 : approbation du bilan de la concertation préalable et choix de la solution pour la rénovation lourde du tunnel de la Croix-Rousse (tube parallèle au tunnel existant réservé aux transports en commun et aux modes doux)
- 12 novembre 2007 : approbation par la conseil communautaire des points-clés du programme de rénovation lourde et lancement de la procédure d'attribution du marché pour la conception et la réalisation des travaux
- Les projets de délibérations soumis au conseil communautaire du 9 février :  
 Le marché de conception-réalisation a été attribué par la commission d'appel d'offres du 23 janvier dernier. Il est proposé au conseil de communauté :
  - d'approuver l'individualisation complémentaire de l'autorisation de programme et de compléter le montant total de l'opération, porté à 222.200.000€
  - D'autoriser le Président à signer le marché de travaux.

## Diapositive 3

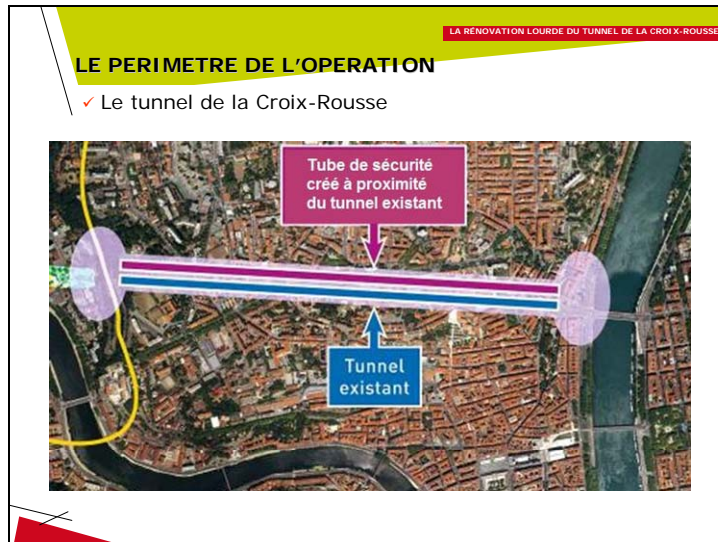
## LA RÉNOVATION LOURDE DU TUNNEL DE LA CROIX-ROUSSE

### POURQUOI RENOVER LE TUNNEL DE LA CROIX ROUSSE ?

Quatre objectifs majeurs :

- ✓ Réaliser les aménagements de sécurité exigés par la nouvelle réglementation (Circulaire Mont Blanc 2005)
- ✓ Favoriser la circulation des transports en commun et des modes doux
- ✓ Inscrire le projet dans une démarche de développement durable
- ✓ Transformer ce tunnel routier en un ouvrage urbain et l'inscrire dans un projet d'aménagement plus global

## Diapositive 4



## Diapositive 5



## Diapositive 6



## Diapositive 7

LA RÉNOVATION LOURDE DU TUNNEL DE LA CROIX-ROUSSE

**A L'ISSUE DE LA CONCERTATION (AVRIL A JUIN 2007),  
LA SOLUTION RETENUE PAR DÉLIBÉRATION DU 09/07/07**

Réalisation d'un tube circulé parallèle au tunnel existant et réservé aux transports en commun et aux modes doux

MISE EN SERVICE PRÉVISIONNELLE : 2013

Ouvrage rénové interdit  
aux Poids Lourds

## Diapositive 8

LA RÉNOVATION LOURDE DU TUNNEL DE LA CROIX-ROUSSE

**CONCERTATION RÉALISÉE DU 20 AVRIL 2007 au 8 JUIN 2007**

Les principales remarques formulées en concertation, prises en compte dans la définition du projet :

- S'agissant du tunnel :

- ✓ percement du nouveau tube au plus près du tube existant côté Rhône, pour s'éloigner le plus possible des habitations
- ✓ aménager le tube créé pour une utilisation en configuration définitive exclusive des transports en commun et des modes doux (vélos + piétons)

- S'agissant de l'aménagement des abords :

- ✓ réaménager la place Chazette
- ✓ améliorer le passage souterrain piétons côté Rhône
- ✓ permettre un vrai passage sécurisé et agréable pour les modes doux

## Diapositive 9

LA RÉNOVATION LOURDE DU TUNNEL DE LA CROIX-ROUSSE

**FORME DU MARCHÉ**

- ✓ Un programme très précis en termes d'exigences et contraintes (notamment respect de la circulaire Mont Blanc 2005)
- ✓ Un titulaire responsabilisé (marché à prix global et forfaitaire, et auteur de la conception)
- ✓ Un ouvrage urbain, de taille importante
- ✓ Un chantier complexe, sous circulation, soumis à de fortes contraintes techniques
- ✓ Des difficultés qui nécessitent une parfaite définition des procédés constructifs pour maîtriser les risques et limiter les fermetures (enjeu du programme)

**Il est donc apparu nécessaire d'associer l'entrepreneur à la conception et de retenir ainsi une procédure dite de conception-réalisation**

pour répondre aux enjeux du programme avec les solutions les plus intéressantes pour le maître d'ouvrage et maîtrisées par l'entrepreneur (choix de leurs méthodes et planification)

## Diapositive 10

LA RENOVATION LOURDE DU TUNNEL DE LA CROIX-ROUSSE

### PRINCIPAUX POINTS D'ANALYSE DU MARCHÉ

- ✓ L'implantation des ouvrages et des équipements
- ✓ Le dimensionnement des ouvrages
- ✓ La performance des équipements
- ✓ Les dispositions constructives et procédés d'exécution et des travaux
- ✓ Les matériaux proposés et réutilisation des matériaux existants
- ✓ Le mémoire géologique, hydrogéologique et géotechnique
- ✓ L'entretien ultérieur des installations par l'exploitant
- ✓ L'intégration architecturale et environnementale
- ✓ L'organisation proposée pour l'exécution des travaux
- ✓ Les délais d'exécution des études et des travaux
- ✓ Les durées des restrictions partielles et/ou totales de la circulation
- ✗ Le prix et sa cohérence

## Diapositive 11

LA RENOVATION LOURDE DU TUNNEL DE LA CROIX-ROUSSE

### L'OFFRE RETENUE

- ✓ **GROUPEMENT D'ENTREPRISES**  
LE MANDATAIRE : DODIN CAMPENON BERNARD
- SOUS-GROUPEMENT GENIE CIVIL** : DODIN CAMPENON BERNARD, Spie Batignolles TPCI, Chantiers Modernes Rhône-Alpes
- SOUS-GROUPEMENT CONCEPTION** : Setec ALS, Setec TPI, Setec ITS
- SOUS-GROUPEMENT ARCHITECTURE** : Strates Architectes, Clément VERGELY Architecte
- SOUS-GROUPEMENT EQUIPEMENT** : Cegelec, GTIE Transport
- ✓ **COÛT** : 172 M€ H.T. / 206 M€ TTC

## Diapositive 12

LA RENOVATION LOURDE DU TUNNEL DE LA CROIX-ROUSSE

### PLANNING PREVISIONNEL DES ETUDES ET TRAVAUX

Planning - tâches principales	2009			2010			2011			2012			2013			2014			
	Tr. 1	Tr. 2	Tr. 3	Tr. 4	Tr. 1	Tr. 2	Tr. 3	Tr. 4	Tr. 1	Tr. 2	Tr. 3	Tr. 4	Tr. 1	Tr. 2	Tr. 3	Tr. 4	Tr. 1	Tr. 2	Tr. 3
DODIN																			
Etudes PROJET	[Barre horizontale]																		
Installations de chantier - terrassements aux têtes	[Barre horizontale]																		
Réalisation tube Nord	[Barre horizontale]																		
Rénovation tube Sud	[Barre horizontale]																		
Rénovation des usines	[Barre horizontale]																		
Aménagements tube Nord - têtes	[Barre horizontale]																		
Fermeture complète tube Sud (6,5 mois)	[Barre horizontale]																		
Mise en service	[Barre horizontale]																		

- Installations de chantier et début des terrassements : Fin 2009
- Début de réalisation du tube Nord (nouveau) : 2<sup>ème</sup> trimestre 2010
- Rénovation et fermeture du tube Sud (existant) : 1<sup>er</sup> trimestre au 3<sup>ème</sup> trimestre 2013
- Mise en service : Fin 2013