

COMITE D'INITIATIVE ET DE CONSULTATION D'ARRONDISSEMENT
« Déplacements, Plan de circulation et stationnement »

Compte-rendu de la séance du 1^{er} décembre 2015

Le mardi 1^{er} décembre 2015, Mesdames et Messieurs les Membres du Conseil d'Arrondissement et Mesdames et Messieurs les représentants des associations, dûment convoqués par Madame la Maire, se sont réunis dans la salle des Mariages.

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

Mme LA MAIRE : Bonjour à tous. C'est notre premier conseil d'arrondissement, précédé d'un CICA, depuis les attentats du 13 novembre. La France est encore endeuillée et meurtrie et nous ne pouvons commencer cette réunion publique sans avoir une pensée en hommage aux victimes et à leurs familles. C'est pourquoi je vous propose de nous lever pour une minute de silence.

Nous allons débiter ce CICA qui a pour thème « les déplacements, le plan de circulation et le stationnement ».

Je souhaiterais en préambule faire la remarque que ce thème est à peu près identique à celui que nous avons traité le 9 décembre 2014 et qui s'intitulait « voirie, déplacement, stationnement »

Certaines questions sont nouvelles, d'autres ont déjà été traitées. Nous reprendrons vos questions mais il serait souhaitable qu'à l'avenir vous puissiez définir d'autres thèmes qui concernent la vie de nos concitoyens.

Le CICA ne peut se résumer à reprendre les 3 thèmes que vous avez choisis l'année dernière.

Certaines questions sont très longues or nous avons tous eu le document et l'avons étudié. Je vous propose de vous limiter aux seules questions, l'exposé qui les précède étant connu de nous tous.

Nous avons demandé aux services de nous rejoindre, de manière à ce que vous ayez une réponse complète : à la fois des éléments techniques et des éléments politiques.

La première question sera posée par le CIL Université Jean Macé et pour répondre à cette question, vous aurez la participation de Xavier VAGOGNE qui est ingénieur, responsable de la subdivision Centre Sud à la Direction de la voirie de la Métropole et de Françoise RIVOIRE en sa qualité d'adjointe en charge de la voirie.

CIL Université Jean Macé Berthelot

1 – M. RECORBET : **Déplacement des personnes à mobilité réduite.** Il reste encore dans notre quartier Jean Macé, plusieurs carrefours dont les trottoirs n'ont pas été abaissés, alors que cela aurait dû être fait avant le 1^{er} janvier 2015. Citons par exemple le carrefour rue d'Anvers/rue Renan et le carrefour rue Raoul Servant/ rue de Marseille. **Cela oblige les Personnes à Mobilité Réduite à faire de longs détours.**

A quelle date, ces trottoirs seront-ils mis aux normes ? On espère avant 2020.

M. VAGOGNE : On suit les demandes de mise en accessibilité des carrefours qui nous sont régulièrement transmises par la mairie d'arrondissement.

Les objectifs sont de les mettre en accessibilité, dégager l'inter visibilité entre les piétons et les véhicules et améliorer la co-visibilité entre les 2 voies sécantes, réduire les longueurs des traversées

piétonnes. Toutes ces demandes sont arbitrées chaque année dans le cadre des priorisations des projets à réaliser pour l'année d'après.

Les listes sont présentées et arbitrées par la mairie dans le cadre de la préparation du programme des opérations de proximité.

Pour l'année 2015, par exemple, les carrefours Servant/Grignard, Farge/Crépêt, Jaurès/Vallier, une traversée piétonne sur Pré Gaudry, Domer/Voituret, Jaboulay/Voituret, Gambetta/Boisard, Grignard/Pasteur, Grignard/Raulin ont été traités pour être mis en accessibilité.

Ce sont des opérations réalisées très couramment dans le cadre de nos missions d'aménagement du domaine public.

Mme RIVOIRE : Il y a quelques années que je m'occupe de la voirie et c'est une vraie préoccupation de rendre accessible l'ensemble des trottoirs du territoire.

Il y a énormément à faire et avec les services de la voirie, on étudie régulièrement et annuellement, en essayant de faire des parcours, d'avoir une vraie ligne sur les trottoirs que nous abaissons.

On a énormément de travail mais on n'avait pas l'obligation au 1^{er} janvier 2015. On a encore un peu de temps.

Nous faisons des opérations chaque année ; sur 2015, on a fait un grand nombre de carrefours, on y travaille toujours.

S'il nous fallait tout faire d'un seul coup, le chantier est immense et les moyens financiers, sauf à augmenter les impôts au delà du supportable par le contribuable, sont limités. Donc plusieurs dizaine de carrefours seront aménagés d'ici la fin du mandat.

Mme LA MAIRE : Nous constatons que votre question est semblable à celle que vous aviez posée le 9 décembre 2014. A l'avenir on ne pourra pas retraiter les mêmes questions. Vous posez votre question Monsieur DUCHENE.

Ligue contre la violence routière

2 – **M. DUCHENE** : **Piétons et travaux sur la voie publique** – Si nous reposons la question c'est que depuis 2014, il n'y a pas eu d'amélioration.

Notre arrondissement "subit" des aménagements, en particulier de trottoirs, à destination des piétons, ce dont nous nous réjouissons. On observe cependant une certaine insouciance vis à vis des piétons pendant ces travaux, ceux-ci obligés de descendre sur la chaussée sans abaissement même provisoire, outils déposés alors qu'on devrait les trouver dans un endroit non gênant.

Le panneau "piétons passez en face" est une facilité que se donne le chantier, le plus souvent inapplicable, sans aménagement pour descendre sur la chaussée, sans sécurité sur celle-ci.

Je prendrai comme exemple, sur deux points la partie est de la rue Victor-Lagrange.

1) Actuellement, grande opération de sécurisation des piétons sur le trottoir, le mur, SNCF, s'effritant, il y a pose d'un filet, type route de montagne. Pendant ce temps-là, où passent les piétons? Sur la chaussée, mais rien pour y accéder. "On les aide" disent très aimablement les ouvriers, mais qu'en est-il pendant la pause de midi ou le soir ou la nuit ?

Un(e) élu(e) qualifié(e) pourrait-il (elle) vérifier sur tous ces chantiers que toutes les précautions sont prises?

2) Aller en face, c'est tomber de Charybde en Scylla. Le large trottoir est couvert de véhicules. Les utilisateurs des salles de sport y garent leurs autos, au plus près. Ils rendent cette rue infréquentable par les piétons, assez nombreux vu les nouvelles constructions, en particulier pour se rendre à l'Ecole Berthelot ! Il en est de même de plusieurs voies de ce quartier qui ont des trottoirs exigus, souvent occupés par des autos en stationnement !

Monsieur Fernandez, Directeur de la Police Municipale, dûment informé, dispose-t-il d'un effectif suffisant ?

Mme LA MAIRE : Monsieur Joël CERRONE Technicien travaux à la Direction Régulation urbaine va vous répondre ainsi qu'Eddy ACAIA, élu.

M. CERRONE : Ma réponse est dans votre question. Nous sommes le service qui autorise les entreprises par un arrêté municipal à faire des travaux.

Pour ce genre de demande Philippe DUCHENE peut passer par Selligent et nous lui répondrons que sur un trottoir de 0.50m, renforcer le mur de soutènement SNCF sur la rue Victor Lagrange, il est difficile de maintenir un cheminement piétons.

Nous essayons au maximum de gérer les piétons afin de les sécuriser au mieux, quitte à supprimer des places de stationnement.

On peut supprimer toute la bande de stationnement rue Victor Lagrange et faire un trottoir de chaque côté mais, après que diront les riverains s'il n'y a plus de stationnement sur la rue.

Je ne peux pas vous promettre à 100% que les entreprises font le nécessaires ; nous sommes demandeurs pour connaître ce type d'infos, afin que nous puissions leur faire améliorer les cheminements.

On nous fait passer l'info et au niveau de l'entreprise, on fait les remarques nécessaires et on a un moyen de pression car si l'entreprise fait mal son travail, on peut être plus réticent à lui fournir des travaux à l'avenir. Quand la voirie nous demande de faire une avancée de trottoir, c'est difficile de préserver à 100% le cheminement piétons, il y a une phase travaux qui dure quelques jours.

M. DUCHENE : *Vous ne répondez pas à ma question.*

Mme LA MAIRE : *Monsieur CERRONE vient de vous répondre : il y a un service auquel vous pouvez signaler les dysfonctionnements. En tant que citoyen, vous n'avez pas d'autorité sur l'entreprise mais vous pouvez signaler les problèmes à la mairie qui ensuite transmet au service compétent.*

Une entreprise qui travaille mal, qui ne prend pas en compte les problèmes de sécurité, ne sera pas choisie pour un prochain marché.

M. ACACIA : Les élus, comme les services, sont particulièrement vigilants sur ces chantiers.

Pour des chantiers "du quotidien" avec des impacts courts, la vigilance des habitants est un complément intéressant. Nous avons un arrondissement de plus de 1 000 ha avec 75 000 habitants et de nombreux chantiers.

L'implication de tout le monde est prise en compte et permet souvent d'avoir des actions de correction.

Pour chaque gros chantier avec un impact sur la voirie de plusieurs mois, voire années, les élus d'arrondissement participent avec les services de la Ville (Urbanisme, Régulation Urbaine, Police Municipale) et de la Métropole (Voirie) ainsi que les maîtres d'ouvrage et leurs maîtres d'œuvre, à des réunions d'installation de chantier sur place.

Systématiquement la sécurité des piétons, celle des vélos et des automobilistes est recherchée et des obligations sont données aux maîtres d'œuvre. Ces chantiers sont suivis dans le temps et en cas de dysfonctionnements, les maîtres d'œuvre sont rappelés à l'ordre.

Les élus comme les services d'ailleurs sont particulièrement vigilants.

AGIR

3 - M. GUILLEN : **Faciliter la traversée du Boulevard Tony Garnier** - Pour traverser le Boulevard Tony Garnier, au droit de l'avenue Jean Jaurès, les piétons circulant vers ou depuis le parc de Gerland, souvent avec des poussettes ne disposent que de 17 secondes et doivent donc le faire en 2 temps, avec une halte sur le terre plein central.

Nous demandons une protection robuste pour protéger ces piétons des véhicules qui défilent à 50 km/heure, sous forme par exemple d'une chicane pouvant accueillir suffisamment de piétons

Je passe à ce rond-point entre 2 et 4 fois par jour et je croise régulièrement, surtout en période estivale, 2 ou 3 mères de famille avec des poussettes et quelques enfants turbulents sur ce terre-plein.

Une à deux fois par an, des potelets de ce même terre-plein sont à terre. Je suis surpris qu'il n'y ait jamais eu d'accidents.

Quelle est la vitesse autorisée sur cette avenue ? Il serait intéressant de mettre un radar car les camions et les voitures roulent à plus de 50km/h.

M. VAGOGNE : La traversée Est sur Tony Garnier est gérée en 2 temps, vous coupez l'axe Tony Garnier qui est un axe important dans la ville et aussi le mouvement de tourne à gauche des gens qui sont sur Jaurès et qui repartent sur Tony Garnier, le sud de l'agglomération.

17 secondes pour traverser c'est une durée plutôt confortable, pour traverser la moitié de l'avenue Tony Garnier parce que la traversée est en 2 temps.

Un îlot existe, avec une réglementation à 50 km/h, avec des barrières pour créer une baïonnette sécurisant la traversée. L'aménagement est compatible avec le règlement mis en place.

CIL Université Jean Macé Berthelot et Ligue Contre la violence routière

4 – M. RECORBET : On constate notamment que **les cyclistes circulent de plus en plus sur le trottoir**, ne respectent plus ni les feux rouges, ni les sens uniques, mais aussi des infractions d'autres modes, vis à vis des déplacements en vélo.

Comment allez-vous mettre fin à ces pratiques qui se généralisent,

- en effectuant une sérieuse campagne d'information ?
- en mettant ponctuellement les forces de police sur le trottoir pendant 2 jours et en renouvelant l'opération de temps à autre, pour contrôler : les cyclistes (comme effectué avec succès dans d'autres métropoles) mais aussi les voitures qui stationnent sur les voies cyclables, les piétons qui marchent sur les pistes cyclables ?
- en assurant un minimum de qualité à la configuration des voies cyclables, afin de ne pas offrir des excuses valables aux cyclistes ?

M. VAGOGNE : On a en charge la gestion du domaine public métropolitain, l'entretien des voiries et des trottoirs.

La prise en compte du développement important des axes modes doux est intégrée dans nos stratégies d'entretien, à la fois sur la qualité du revêtement de l'axe vélo et sur la reprise du marquage.

Une bande cyclable va être correctement utilisée si elle est correctement marquée et si le revêtement est adapté à la circulation des vélos parce que la plupart des vélos n'ont pas de suspension.

Des campagnes de marquage ont été faites cette année, on a repris des pictos sur Jaurès, reprise du marquage de Domer, de la rue de la Madeleine, de la rue Créqui.

M. ACACIA : Des opérations spécifiques ciblant les cyclistes qui circulent en dehors des lieux prévus sont régulièrement menées.

La Brigade Cycliste de la Police Municipale de Lyon, composée de 8 agents, œuvre sur l'ensemble des arrondissements et régulièrement sur les Quais du Rhône.

Les véhicules stationnés sur les pistes cyclables sont systématiquement verbalisés ainsi que les cyclistes en infraction.

Mme LA MAIRE : Je remarque que nous avons déjà eu la prochaine question lors du CICA du 9 décembre 2014.

CIL Gerland Guillotière

5 – M. GUERIN : En l'absence de Monsieur JOUMARD, je prends la parole. La question est **l'amélioration de la qualité des voies cyclables**.

Pour la lisibilité, nous demandons :

- une signalétique aux intersections, fléchant la suite du parcours,
- des pistes conformes au plans (exemple : plus de matérialisation de piste sur le pont de l'Université),
- à chaque carrefour puis espacées de 20m, des figurines de signalisation au sol ; (Monsieur JOUMARD a donné des photos), en début de voie et à chaque carrefour une signalisation C113, pour voir de loin la suite de la voie, même de nuit ;
- un revêtement roulant bien distinct du trottoir, pour différencier la voie cyclable du trottoir ; (pas comme celui de la piste Jean Jaurès et si possible rouge comme sur le pont Barre) ; si la

piste se transforme en voie verte et vice versa un panneau C115 et C116 (absent sur la piste des berges) ;

- la visualisation de l'évitement des bouches de métro, comme celui des arrêts de bus (préconisé page 49 du guide),

Nous demandons la continuité de la voie de cyclable, même si le couloir de bus s'interrompt, (cas de l'avenue Leclerc) ; de chaque raccordement entre voies Est-Ouest et voies Nord Sud, sans imposer de détour, (respecté quasiment nulle part à Gerland).

Pour la sécurité, nous demandons le respect des normes du guide comme :

- l'écartement d'au moins 50cm de la file de voiture en stationnement le long du trottoir (plus que sur la piste de l'avenue Jean Jaurès)
- une piste proche du trottoir, non sur la chaussée, en cas de stationnement en épi, (la configuration de Jean Jaurès ne faisant pas partie des solutions préconisées).

Veuillez-vous bien nous indiquez les mesures précises que vous comptez entreprendre d'ici 2020, sur chacun des problèmes cités, pour mettre les voies aux normes sécuritaires et ainsi répondre à nos demandes d'amélioration de la qualité des voies.

M. VAGOGNE : Sur la discontinuité du maillage des aménagements cyclables : en 2008, le réseau cyclable sur l'ensemble de l'agglomération était de 308 km ; il y avait un objectif de 520 km sur le plan de mandat 2008/2014 et il y a un objectif de 920 km sur le plan de mandat 2014/2020.

Aujourd'hui, en novembre 2015, il y a un réseau de 642 km sur l'ensemble de l'agglomération. On est parti d'un réseau assez discontinu sur l'ensemble de l'agglomération, à un réseau beaucoup plus continu ; il y a énormément de points de raccordement entre les réseaux qui ont été faits.

Il reste encore des points de discontinuité mais en regardant les cartes, on s'aperçoit qu'il y a un maillage finalement assez bon.

C'était un objectif très ambitieux, nous nous étions engagés dans le cadre du PMD à passer d'un rythme de déploiement de 10 km/an sur la période 2001-2008 à 30 km/an sur 2009-2020.

Au final sur le précédent mandat (2009-2014), nous avons dépassé cet objectif en réalisant en moyenne plus de **40 km/an**.

Sur ce mandat, l'objectif du PMD était d'atteindre 920 km en 2020. Il a été rehaussé par le Président à **1000 km en 2020**, ce qui implique de réaliser **70 km/an**.

Ce qui est plutôt rassurant c'est qu'il a été constaté qu'il y avait le développement de l'utilisation des vélos en parallèle au développement du réseau cyclable.

Il y a une base 100 qui a été mise avec l'arrivée de Vélo'v ; on fait des comptages tous les mois sur les carrefours stratégiques pour évaluer le nombre de vélos utilisés par les réseaux cyclables. On a dit que, à l'arrivée de Vélo'v, en juillet 2005, c'était la base 100 ; aujourd'hui on est sur une base 300, c'est-à-dire qu'entre 2005 et 2015, on a triplé l'utilisation du vélo sur l'agglomération. C'est très positif.

Il y a des variations saisonnières ; on constate que l'utilisation du vélo se fait de manière prépondérante entre mars et juin, une baisse en juillet/août parce que les gens partent en vacances ; septembre/octobre, une grosse utilisation du vélo et les mois d'hiver, la pratique du vélo est moindre.

Sur le 7^e arrondissement, on est passé en 2008 de 18,1 km à 33,5 km d'aménagement cyclable. Là encore, on a doublé le nombre d'axes vélos, prépondérants sur l'arrondissement : Berges du Rhône (6 900 vélos par jour sur la totalité des berges), ça représente 28% du trafic global de l'agglomération, le cours Gambetta (1/2 7^e et 1/2 3^e 4 800 vélos par jour).

M. GUERIN : *Vous n'avez pas répondu à notre question sur la qualité.*

Mme LA MAIRE : *Laissez-le terminer son explication.*

M. VAGOGNE : Je réponds sur la discontinuité du réseau cyclable, ça faisait partie de vos interrogations. Il y a aujourd'hui un schéma directeur d'agglomération qui a été établi pour le jalonnement des pistes cyclables, des itinéraires vélos sur plus de 250 carrefours ; il y a un déploiement en cours sur 30 carrefours de la Ville, avec une priorisation qui a été donnée entre Jonage et Gerland, 30 carrefours vont être équipés de jalonnement cyclable.

Ensuite, sur l'ensemble de l'agglomération, les 250 carrefours seront déployés entre 2016 et 2020.

Sur le cas particulier de Jaurès sud: le diagnostic est partagé sur les problématiques des pistes sur trottoir. Il s'agit d'un aménagement ancien, qui traite la section courante, mais qui ne gère pas bien les carrefours. Il ne paraît pas opportun de vouloir surligner certaines zones au droit des accès métro qui ne pourront pas être reproduits sur tous les accès.

On va venir accompagner les traversées de vélos au niveau de Jean Jaurès, sur chaque transversale de Jaurès en rajoutant des pictos vélo.

Pour le cas particulier des Berges: la totalité des berges est réglementée en voie verte. Les panneaux de signalisation sont implantés au niveau des accès. Il peut y avoir des zones de suggestions des usages, mais les piétons et les vélos sont en espace partagé.

Pour le stationnement en épi et la bande cyclable en arrière du stationnement: c'est une disposition qui n'est utilisée que sur des axes avec peu d'intersections, car les zones de carrefour sont complexes à gérer (masque de visibilité du stationnement entre les vélos et les véhicules qui circulent), plutôt sur des axes en dehors de l'hyper centre.

L'entretien: s'il y a des endroits où les bandes cyclables sont en mauvais état, faites-le remonter et nous interviendrons mais globalement les règles sont communément appliquées sur le territoire de l'ensemble de l'agglomération.

6 – M. GUERIN : Ralentir la circulation rue de Gerland – Problème - Entre l'intersection avec les rues Marie Madeleine Fourcade et Croix Barret et celle de la rue Victor Lagrange avec l'avenue Jean-Jaurès, la circulation automobile ne rencontre aucun ralentisseur ou feux tricolores.

De ce fait, certains véhicules circulent à vive allure sans respecter les passages piétons au nombre de 6 : Rue Pré Gaudry, Impasse Ecole Ravier, Rue Abraham Bloch, Rue, place Jean-Jaurès, Passage Faugier, Rue Lortet

Le plus dangereux serait celui de l'impasse Ecole Ravier, situé en face du 51 rue de Gerland donnant l'accès à l'impasse de l'Ecole Ravier.

Rappelons que l'avenue Jean-Jaurès (voie parallèle) possède 4 feux tricolores sur la même distance.

Objectif : Il conviendrait de ralentir la circulation afin de protéger les piétons, notamment les écoliers à certaines heures.

Question : Pourriez-vous envisager de créer des ralentisseurs de type « dos d'âne » ou « plateau trapézoïdal » au niveau du 51 rue de Gerland ou rue Abraham Bloch ?

Sinon : Pourriez vous envisager l'installation de feux tricolores au croisement avec la rue Abraham Bloch ? A condition de synchroniser ce feu (avec une période de l'ordre de 60s) avec le précédent et le suivant (dont il est éloigné d'environ 400m), celui-ci contraindrait automatiquement les automobilistes à respecter une vitesse limite de 50km/h dans les 2 sens.

M. VAGOGNE : Il a été mis en œuvre à la demande de la mairie en 2015 un marquage sur la totalité de la rue de Gerland destiné à recalibrer les voies et occuper l'espace sur toute sa longueur avec un resserrement de l'espace dédié à la circulation.

Un ilot avec des bordures va être mis en place au niveau du passage piéton de la place Jean Jaurès devant l'impasse Ravier d'ici la fin de l'année.

L'objectif est de resserrer la largeur de la voie disponible pour la circulation automobile et d'avoir un impact sur les vitesses pratiquées.

Les carrefours à feux ne règlent pas des problèmes de vitesse sur les axes car quand le feu est rouge, les voitures s'arrêtent mais vous pouvez avoir un effet inverse quand le feu est vert, un effet d'aspirateur.

M. ACACIA : Les élus ont bien conscience des difficultés de la rue de Gerland, ce sont des difficultés majeures que nous traitons avec Françoise RIVOIRE en commission régulièrement avec les services de la voirie.

Plusieurs rencontres ont eu lieu avec les commerçants notamment. Nous n'avons pas attendu cette question en CICA pour agir (marquage au sol pour calibrage des voies dès l'été dernier). Toutefois, les moyens financiers ne permettent pas un retraitement lourd de l'aménagement de l'ensemble de la voie.

Aujourd'hui, nous avons fait des propositions de recalibrage de la rue avec un marquage au sol pour pouvoir faire en sorte que cette rue de Gerland ait une physionomie et que les usagers l'utilisent, sans doubler.

Point par point, nous travaillons pour coordonner les travaux en cours, par exemple le Projet Urbain du 75 rue de Gerland où il va y avoir une obligation de refaire certaines traversées piétonnes ou des traversées sur les voies concernées. Au même titre, sur l'avenue Jean Jaurès, vous avez pu constater que le marquage a été repris au milieu pour que les usagers ne puissent pas doubler de manière anarchique.

7 – Mme HURTREL : **Mise en place d'une signalétique au carrefour Jean Jaurès/Debourg** -

Problème : En venant du Nord, par l'avenue Jean Jaurès, pour tourner à gauche en direction de Debourg, le manque de signalisation au sol induit un risque important d'emprunter soit la voie du tramway, soit la file en contresens sur l'avenue Debourg. (comme constaté par plusieurs usagers et vérifié par nous même).

Notre question : Afin d'améliorer la compréhension de ce carrefour par les usagers, le service de voirie peut-il mettre en œuvre un fléchage au sol, plus en avant sur le carrefour, ainsi qu'un tourne à gauche pour les usagers provenant de Jean-Jaurès nord ?

M. VAGOGNE : Les voies ne sont pas affectées à un mouvement spécifique sur l'avenue Jean Jaurès, ce sont des voies qui sont « tourne à droite » près des trottoirs et la voie près de l'axe central est une voie « tourne à gauche ».

Il est préconisé de ne pas mettre en place de marquage dans un carrefour à feux et il n'est pas autorisé de mettre en place du marquage sur la plateforme du tram. La mise en place de marquage de positionnement des mouvements de « tourne à gauche » depuis Jaurès n'est donc pas possible.

Je ne peux pas répondre à votre demande de mettre en place des flèches de pré-positionnement sur la plateforme du tramway.

Par contre, on va voir si on peut renforcer la signalisation verticale de police, en particulier pour que les gens ne prennent pas la voie à contre sens.

Le marquage de la voie affectée de « tourne à gauche » depuis Debourg Est à Jaurès Sud, a par contre été renforcé, avec la mise en place d'une ligne continue, pour éviter des remontées de file.

Mme LA MAIRE : Nous allons passer à la question 8 qui est exactement la même que celle qui avait été posée lors du CICA du 9 décembre 2014. Comme Monsieur VAGOGNE est là, il va vous répondre mais si vous reprenez le compte-rendu du 9 décembre, vous trouverez la réponse à vos questions. On ne pourra guère vous en dire plus aujourd'hui puisque les propositions que vous avez faites ne sont pas possibles techniquement.

Nous allons vous écouter mais à l'avenir, nous ne pourrions pas toujours répondre aux mêmes questions qui appellent les mêmes réponses.

M. GUERIN : Le but d'un CICA, c'est d'avoir des réponses donc, s'il n'y en a pas, on repose les questions.

Mme LA MAIRE : *Vous avez eu une réponse : j'aurais pu prendre le compte-rendu du CICA et vous la relire.*

M. GUERIN : *A ce moment -là, on ne fait plus de CICA, ce n'est peut-être pas plus mal. Je passerai sur les remerciements car on doit abréger.*

Mme LA MAIRE : *Nous les avons lus et en avons pris note.*

8 - M. GUERIN : **Les embouteillages et plans de feux à Gerland** – Nous tenons à vous remercier d'avoir satisfait notre première demande concernant le réglage des feux, ce qui selon les statistiques OMS épargnera plusieurs décès annuels dans le quartier, parmi les 40 000 décès prématurés en France, dus à la pollution.

Des progrès restent à faire, à traiter en appliquant les mesures non prises en compte.

En effet, la congestion du pont Pasteur environ une heure chaque soir entraîne la congestion du rond point.

Pour fluidifier la fluidité du secteur, nous vous demandons de : réserver l'ancien plan de feu, au moment où il n'y a quasiment pas de circulation ; pratiquer des plans de feux « heures de pointe », avec allongement de la phase d'entrée le matin et de sortie le soir, donc une période bien au delà de 90 s. (ce qui n'a pas été fait) ; adopter un « tourne à droite » (flèche orange) pour accéder au pont Pasteur depuis l'avenue Leclerc, anticipé par rapport au feu vert (qui permet d'aller droit) ; utiliser cette flèche orange, pendant la phase verte pour aller droit, pour protéger les piétons ; construire une voie supplémentaire, à droite de la chaussée, en début de l'avenue du pont Pasteur ; mettre le pont Pasteur à 3 voies pour l'évacuation et à 2 voies pour l'entrée (au lieu du contraire), sachant que l'affectation de la voie centrale pourrait aussi être modifiée selon les horaires.

Par ailleurs, rappelons que la configuration de la plupart des voies adjacentes au rond-point pourrait être synchronisée dans les 2 sens, en jouant sur le phasage des "tourne à gauche".

M. VAGOGNE : Pierre SOULARD avait apporté des réponses, c'est le responsable du service « circulation de la Métropole », je vais me faire le porte-parole des éléments déjà communiqués.

Suite au couloir bus qui avait été mis en service, il y a eu des études qui ont été menées sur son impact.

Le SYTRAL est très satisfait de cette mise en place et des modifications effectuées sur le secteur, avec une amélioration et des gains de temps de parcours constatés pour les bus qui utilisent ce couloir bus.

Il n'y a pas de remarques aujourd'hui, sur le débouché sud de l'avenue Leclerc.

Le dérèglement du plan de feux : c'est de temps en temps, suite à certains événements, un dysfonctionnement du carrefour.

Il n'est pas question de remettre en place l'ancien plan de feux. Il y a un plan de feux en heures de nuit mis en place mais, c'est le mode normal (mode en heures pleines et en heures creuses).

Aller au-delà d'une période de 90 secondes en heure de pointe : non, le temps d'attente serait trop long et provoquerait des rétentions plus conséquentes avec des dépassements ; on a un cycle maximum sur un carrefour à feux qui est de 120 secondes donc le dépassement de ce temps d'attente réglementaire est impossible ; ça remettrait aussi en cause les coordinations qui existent sur l'avenue Leclerc, sur Tony Garnier et Debourg mais aussi sur la priorité du tramway au passage de la place des Docteurs Mérieux.

Aujourd'hui, la tendance est plutôt de rechercher des cycles courts parce que cela donne un temps plus long pour les piétons pour traverser.

Adopter un « tourne à droite » pour accéder au pont Pasteur : il n'est pas possible de mettre en place cela dans le fonctionnement actuel.

Utiliser la flèche orange pendant la phase verte pour aller tout droit : là aussi, la réponse est non car ce serait non réglementaire.

Construire une voie supplémentaire à droite de la chaussée : aujourd'hui la réponse est non car ça produirait un goulot d'étranglement plus large au niveau du Pont Pasteur ; ça ne résoudrait pas la question.

La traversée piétonne du Pont Pasteur qui est aujourd'hui délicate et relativement large le serait d'autant plus. On essaye là- aussi de partager les temps disponibles dans le fonctionnement global du carrefour et donner un peu de temps aux véhicules mais aussi aux piétons qui doivent traverser.

Mettre le Pont Pasteur à 3 voies : on a besoin des 3 voies en heures de pointe du matin donc la réponse est là aussi négative.

La voie centrale dynamique n'est pas gérable avec les carrefours qui sont situés aux extrémités.

Mme LA MAIRE : Vous avez les réponses à vos questions et comme je vous le disais, beaucoup de vos demandes ne peuvent être satisfaites pour des raisons techniques ou réglementaires. Je veux bien que vous les reposiez à chaque fois mais vous aurez les mêmes réponses chaque fois.

CIL Gerland Guillotière

9 – Mme HURTREL : Prolongement des aménagements de la rue Garibaldi - Où en sont les projets de poursuite au sud les travaux de la rue Garibaldi visant la suppression des trémies ?

Si c'était le cas, la synchronisation des feux des 2 voies en sens unique qui se croisent (avenue Garibaldi et cours Gambetta) sera-t-elle vraiment possible et sera-t-elle respectée ?

Mme RIVOIRE : Nous avons déjà réalisé une première tranche de travaux sur la rue Garibaldi. Dans le cadre du Plan Pluriannuel d'Investissement de la Métropole, il est prévu la réalisation de la seconde tranche de Garibaldi, soit la section entre les rues Bouchut et d'Armenie dans le 3^e arrondissement. Il n'y aura donc pas d'intervention dans le 7^e. Nous n'irons pas plus loin sur ce mandat. Nous aurons l'occasion d'en reparler le moment venu.

10 – M. DUCHENE : Autocars sur le quai Claude Bernard – Question déjà posée lors d'un CICA précédent car, il n'y a aucune modification donc nous la reposons.

Si les associations sont concernées par un problème, qu'elles posent une question et qu'il n'y a pas de réalisation en réponse, c'est normal qu'elles reposent la question.

Il y a sur les berges une accumulation d'autocars, plus maintenant en période d'hiver mais, en période d'été, il y a parfois une dizaine d'autocars sont stationnés à un endroit où il y a de la place pour quatre et, à ce moment là, ils descendent sur les quais, prennent la place de la voie verte, circulent à vitesse non réglementaire.

Lors d'une rencontre cet été avec Monsieur SECHERESSE, Monsieur FERNANDEZ et leurs adjoints, avec le conseil de quartier Jean Macé, pour constater les problèmes posés.

Il avait été envisagé des solutions : mettre les autocars rue Rognon, au Quartier Général Frères.

Quand allez-vous mettre un terme à l'occupation anarchique de l'espace public par les autocars de tourisme sur le quai Claude Bernard, en établissant un parking de stockage d'autocars sur le secteur proche ? La piste envisagée du Quartier Général Frère a-t-elle progressé ?

Mme LA MAIRE : Je vous rappelle que la réunion avec Monsieur SECHERESSE faisait suite au CICA du mois de mars 2015. Comme vous voyez, nous y avons donné une suite en organisant cette réunion.

M. ACACIA : Il peut être frustrant en tant qu'usager, quand on se promène sur une voie, de se dire : « là, on pourrait améliorer ça parce que l'on pourrait faire ci et ça », on peut se mettre à dessiner en se disant que l'on peut améliorer et c'est frustrant de se demander pourquoi on ne le fait pas alors que ça pourrait être fait.

Aujourd'hui, il y a des réglementations, des experts qui travaillent et ça ne sert à rien de reposer les mêmes questions à chaque fois.

C'est le sens de nos propos car ce n'est pas parce qu'il n'y a pas eu une réponse positive, qu'en la reposant une deuxième fois, les services vont changer la réglementation.

Autant le dire, ça évitera d'autres frustrations.

Une nouvelle rencontre a lieu entre les opérateurs et la Ville. Il est constaté une légère amélioration sur l'utilisation du quai bas mais avec pour conséquence un stationnement assez problématique que le quai Claude Bernard.

Pour permettre une amélioration de cette situation et en prévision de la saison 2016, un nouvel espace de stationnement des autocars sera réalisé entre les ponts de la Guillotière et de l'Université. Cette réglementation sera prise en accord avec les opérateurs.

Par ailleurs, toujours en accord avec les opérateurs, des emplacements seront réalisés avenue Leclerc.

Ligue contre la Violence Routière

11 – M. PONS : Où en est l'installation d'une capitainerie, financée par les redevances payées par les opérateurs des bateaux de croisière (quelques euros pour chacun des 100 000 touristes haut de gamme des croisières fluviales), capitainerie dotée de pouvoirs de police et capable de réguler en permanence et au plus près les flux de véhicules sur cet espace ?

M. ACACIA : Je vais vous apporter des compléments faits par Monsieur RIOU, le responsable des 9 postes de commandement de police municipale ;

Concernant les problèmes de stationnement illicite, le poste du 7^e, l'UMC, la brigade cycliste, le service de contrôle et stationnement et d'autres postes ont été impliqués dans ce dispositif.

De mi-octobre à ce jour, des passages pluriquotidiens ont été effectués avec verbalisation systématique des contrevenants, que ce soit pour stationnement gênant sur trottoir, sur emplacement de bus, taxis ou autres ; plus d'une centaine de PV ont été établis.

12 – M. PONS : **Zones de desserte** - Pourriez-vous avancer la plage horaire de la zone de desserte du 37 rue Raulin à 6 heures pour que la disponibilité de cette zone soit mieux assurée pour les livraisons au CROUS ?

Un autre exemple est la zone de desserte rue Sébastien Gryphe à proximité immédiate d'une supérette Casino, juste avant l'intersection avec la rue Chevreul. La plage horaire de cette zone commence à 8 heures alors que les livraisons démarrent avant 7 heures. Résultat : les camions de livraison bouchent la rue le matin.

Pourquoi ne pas avancer là-aussi le début de la plage horaire ?

Mme RIVOIRE : Vous soulevez une vraie problématique. La réglementation du respect du voisinage et de lutte contre le bruit impose un certain nombre de normes pour assurer la tranquillité publique. En ne respectant pas cette réglementation, les entreprises s'exposent à des contraventions de 5^e classe, mais provoquent surtout des gênes et autres mécontentements de riverains habitant à proximité du lieu de déchargement. Les services de la Ville (police municipale) sont régulièrement sollicités à ce titre.

Les conditions de livraisons et l'importance des volumes traités engendrent des nuisances qui ne sont pas acceptables dans le créneau horaire nocturne. Les manœuvres de véhicules désirant se stationner, les conditions de manutention des marchandises, les vibrations engendrées par le déplacement de ces volumes importants sont autant de gênes possibles pour les riverains.

Dans cette logique, les aires de livraisons sont majoritairement réglementées dans le créneau horaire de 7h à 19h et possèdent l'autre avantage de laisser à disposition des usagers ces emplacements pour du stationnement classique. A ce titre, la plage horaire de l'aire de livraison située au 119 rue Sébastien Gryphe sera ouverte dans le créneau de 7h-19h, sauf dimanches et jours fériés.

L'aire de livraison située au 37 rue Raulin répond à une problématique particulière suite à la création d'un restaurant universitaire du CROUS, ayant un nombre de couverts importants. La rue Raulin est comme vous l'indiquez l'accès privilégié des ambulances pour accéder à l'hôpital Saint-Luc Saint-Joseph. Dans ces conditions nous avons demandé l'aménagement d'une aire de livraison de 7h à 19h qui devait répondre aux besoins en l'état.

Les services de la Ville vont donc contacter le restaurant universitaire du CROUS pour demander à ce que les opérations de livraisons du restaurant commencent bien à partir de 7h du matin. En fonction des capacités d'adaptation logistique du CROUS, les services de la Ville évalueront l'opportunité d'élargir cette plage horaire dès 6h du matin, avec les risques de gênes de voisinage induits. Il faut aussi que le CROUS mette en place une organisation en interne, ce qui n'est pas encore gagné.

Il est important de rappeler l'importance du respect des horaires de ces emplacements. En effet, une réglementation horaire est inefficace si les usagers nocturnes ne déplacent pas leurs véhicules selon le créneau horaire demandé. Il est donc essentiel d'appeler l'ensemble des usagers du quartier à respecter ces plages horaires, permettant ainsi un meilleur partage de l'espace public et donc un meilleur fonctionnement de ces emplacements. En effet, quelle que soit l'heure d'arrivée du camion de livraison, si l'aire de déchargement est occupée par un véhicule n'effectuant pas de livraison, le camion du CROUS ne pourra s'y stationner, bloquant ainsi la rue Raulin et l'accès aux ambulances en direction de l'Hôpital.

Par ailleurs, il est possible de livrer la nuit. Les entreprises souhaitant effectuer des livraisons en période nocturne peuvent se rapprocher de la Métropole de Lyon. Cette dernière développe une expérimentation pour les « Livraisons Nocturnes Silencieuses ». Ce dispositif permet à des entreprises partenaires d'effectuer des livraisons tout au long de la nuit, mais dans le respect des riverains et plus particulièrement des normes de niveaux de bruit (Camions silencieux, transpalette silencieux, livreurs formés, revêtement intérieurs absorbant le bruit dans les véhicules et le magasin).

D'autres innovations telles que les plateformes logistiques doivent aussi être promues pour permettre d'améliorer la logistique urbaine et plus particulièrement la question du dernier kilomètre.

Ces plateformes proposent de recevoir les marchandises et de les livrer par des véhicules adaptés de façon plus harmonieuse, réduisant ainsi le nombre de véhicules circulant pour la même quantité livrée. (Cordeliers, Garibaldi et Antonin Poncet).

La ville de Lyon est donc particulièrement attentive à cette problématique des livraisons de marchandises en Ville. Le travail d'instruction au quotidien, de rencontres avec les habitants, commerçants et opérateurs logistiques permet de répondre régulièrement aux problématiques soulevées, tout en assurant un certain partage de l'espace public.

Ce dossier est également traité par la Métropole dans le cadre de l'instance TMV transports de marchandises en ville.

On essaye d'avancer sur ce sujet, il faut que les personnes qui utilisent les aires de livraison la nuit, les libèrent en temps et en heure mais, c'est une question de civisme et cela est bien compliqué.

CIL Gerland Guillotière

13 – **M. QUERRIEN : Amélioration du plan de circulation de Gerland** – Nous avons déjà posé cette question sous une autre forme, ce que l'on souhaite c'est qu'il y ait moins de pollution et une fluidification du trafic.

Pour assurer un meilleur débouché vers le sud du Boulevard Yves Farge, il conviendrait d'inverser le sens des portions en sens unique de la rue Marcel Mérieux pour qu'elle soit utilisable dans le sens Nord Sud, sur toute sa longueur, en mettant simultanément la rue du Rhône dans le sens Sud Nord. Cette mesure qui induirait peu de transformation de voirie contribuerait à diriger les pendulaires vers un autre trajet que le pont Pasteur.

Simultanément, il conviendrait de faciliter la circulation sur l'avenue Jean Jaurès, dans le sens Sud Nord, notamment en synchronisant les feux de cette avenue, à 50 km/h, dans ce sens et en ajoutant une voie supplémentaire Sud Nord, sous les voûtes, pour rejoindre l'avenue Berthelot.

M. VAGOGNE : La vocation de la rue Mérieux est de la desserte, l'accessibilité locale et en aucun cas la vocation de cette rue est d'accepter un trafic pendulaire.

A la demande de la mairie, une étude de circulation a été menée sur le secteur de la rue Mérieux en 2015. Il en est ressorti les conclusions suivantes, validées par la mairie.

L'objectif est l'amélioration de l'accessibilité locale. La mise à double sens de la rue Mérieux entre la rue du Rhône et rue Varille paraît pertinente. Les éventuels phénomènes de shunt Nord/Sud resteront limités d'une part, par le passage obligatoire par le carrefour Mérieux/Debourg, l'absence de continuité Nord/Sud jusqu'à Tony Garnier, mais aussi par la faible lisibilité de l'entrée par Yves Farge.

L'objectif de cette mise à double sens de la rue Bollier n'est pas nécessaire, car aucun véritable impact positif n'est à attendre.

Le tourne à droite de Mérieux à Debourg peut aisément être supprimé au regard de la faiblesse des mouvements concernés (actuels et projetés).

La mairie a validé les conclusions de ces mesures qui seront mises en œuvre au 1er janvier 2016. Le double sens de la rue sera réalisé pendant les vacances de Noël.

M. QUERRIEN : *Vous n'avez pas traité la deuxième question, c'est-à-dire la circulation sur l'avenue Jean Jaurès.*

M. VAGOGNE : *Actuellement, il y a déjà des zones vertes mises en place sur cette avenue Jean Jaurès, les nœuds sur cette avenue sont au niveau du sud avec le carrefour Tony Garnier et, au niveau du nord avec l'avenue Berthelot.*

La mise en place de cette zone verte existe déjà sur l'avenue et la mise en place d'une troisième voie avec le carrefour Berthelot dans le sens sud/nord n'est pas possible du point de vue de l'aménagement, on ne peut pas élargir les voiries de ce côté-là.

M. ACACIA : Je voulais remercier le CIL Gerland Guillotière de poser cette question parce qu'elle nous permet d'annoncer officiellement cette modification importante sur laquelle nous travaillons depuis plusieurs mois avec les services de la Métropole.

Cela rejoint le sens de ce que je vous ai dit tout à l'heure. De vouloir modifier les choses nécessite des réflexions parce que les conséquences et l'approche systémique des modifications que l'on peut avoir sur telle ou telle modification, sont importantes.

En ayant travaillé sur ces propositions et avec les études qui nous ont été données, ça permet d'avoir un double sens sur la rue Marcel Mérieux et vous avez pu voir sur la rue André Bolier, des stationnements qui ont été rajoutés, juste avant le boulevard Yves Farges, pour limiter la vitesse à cet endroit.

Ce sera effectif au 1^{er} janvier 2016.

S'agissant de la rue Berthelot, il faut avoir en tête, avec toutes les difficultés techniques et l'impossibilité de créer une troisième voie, le projet Part Dieu qui va arriver très bientôt et, l'accès sous les voutes sera utilisé pour limiter les véhicules qui traversent la ville, en privilégiant l'accès par les voies ferrées. Il y aura des aménagements prévus, nous vous les communiquerons en temps utile.

M. QUERRIEN : *Merci pour ces précisions mais comme on vous l'explique, dans les questions on n'a pas forcément tous les éléments législatifs ; nous ce que l'on voit, ce sont les problèmes posés et on essaye quand on n'a pas de réponses précises, de poser la question parce qu'entre temps, il y a peut-être eu des évolutions et si on peut trouver des solutions techniques, c'est très bien.*

M. ACACIA : *Si des questions peuvent être posées entre chaque CICA, il n'est pas utile de remettre un thème identique pour poser ces questions. Nous sommes à votre disposition par Mail, par téléphone : les élus sont là, je suis toujours à disposition.*

Quand c'est technique, on essaye de donner les informations après les avoir cherchées ; si on doit faire un CICA chaque fois qu'il n'y a pas eu de réponse, on ne va pas en finir et surtout les CICA seront consacrés perpétuellement aux déplacements, à la circulation et au stationnement et c'est dommage pour tous les autres domaines.

Mme LA MAIRE : *On en a déjà parlé en début de CICA, J'espère que notre message aura été compris.*

14 – M. QUERRIEN : **Amélioration du stationnement à Gerland** – Nous avons déjà posé cette question à laquelle, nous n'avons pas eu de réponse.

Je vais insister sur un point qui me paraît important : on parle de ville respirable, que le stationnement en fait partie parce que, s'il y a beaucoup de véhicules, ça pollue.

Nous demandons donc qu'un parc relais de 1000 à 2000 places à la station de Gerland soit inscrit à la fois dans le PDU et dans le PLU-H.

Pour traiter la difficulté de financement, il conviendrait de réfléchir non à la gratuité, mais un tarif couplé avec le tarif TCL, acceptable à la fois par l'investisseur d'une part et par les usagers d'autre part.

M. ACACIA : *Le compte-rendu est accessible sur ces mêmes questions posées le 9 décembre 2014. Vous pouvez le consulter sur le site de la mairie du 7^e et vous aurez tous les éléments.*

Concernant les parcs relais : le parc d'Oullins a été créé en 2013 avec l'arrivée de la station gare d'Oullins qui générerait 400 places environ à l'époque et pour tous les autres éléments, allez sur le site, vous y trouverez des éléments très complets, nous n'avons rien de plus actuellement.

M. QUERRIEN : *Sur les places à Oullins, combien sont libres ?*

M. ACACIA : *Pas beaucoup parce qu'il est très utilisé mais il y aura d'autres études, allez voir le complément, c'est exhaustif et tous les éléments de réponses sont dedans.*

M. QUERRIEN : *S'il suffisait de tout détourner et de tout faire passer en stationnement à Oullins, je n'aurais pas besoin de poser la question car la réponse serait toute trouvée. Mais il y a une partie des personnes qui passent par Oullins et d'autres par Rive Gauche.*

Il faudra bien trouver une solution satisfaisante. Certes, il n'y a pas de baguette magique mais il faut trouver d'autres systèmes avec les équipes techniques. Le gros problème c'est qu'on essaye de

contenir la circulation, si on arrive à des moments où elle est concentrée, c'est l'effet inverse qui est obtenu car on aura un maximum de pollution.

14-2 - **M. QUERRIEN** : **Question sur le stationnement payant à Gerland** - Si donc cette politique persiste, pour faciliter le commerce à Gerland, pouvez-vous instituer une zone bleue à proximité du métro et des zones commerciales (seule solution d'amélioration qui reste), à condition toutefois d'offrir un abonnement gratuit ou peu coûteux aux riverains.

M. ACACIA : L'objectif du Plan de Déplacements Urbains étant de limiter l'usage de la voiture individuelle au profit des modes de transports collectifs, la ville de Lyon souhaite minimiser au maximum les micro-déplacements en véhicule individuel au sein du même arrondissement. L'important développement d'une offre multimodale permet ainsi aux usagers de réaliser leurs déplacements avec de nombreux autres modes et donc de réduire la circulation automobile en Ville

Je tenais à vous informer que la ville de Lyon ne réglemente pas d'offre gratuite de courte durée de type « zone bleue » sur son territoire avec dispositif préférentiel pour les résidents qui submergeraient largement les moyens humains actuels de contrôle et ne pourraient produire les effets escomptés. La ville de Lyon ne souhaite pas également multiplier les différentes réglementations, afin d'apporter une réponse la plus lisible possible pour les usagers.

La mise en place d'une offre gratuite mais limitée dans le temps permet dans certaines configurations une meilleure rotation des véhicules. Cependant, le développement d'un dispositif pour les résidents entraîne alors une occupation de longue durée de ces emplacements, empêchant donc toute rotation des véhicules et ne permettant donc pas d'atteindre l'objectif d'accessibilité du quartier pour les riverains et visiteurs.

Par ailleurs, une étude « stationnement » à l'échelle du territoire communal est en cours de finalisation. Celle-ci devrait permettre d'objectiver les besoins d'extension du stationnement réglementé du prochain mandat.

Les orientations des futures zones réglementées devront accompagner les projets urbains avancés, les secteurs où le stationnement réglementé sera le plus nécessaire compte tenu de la densité commerciale, des besoins d'une rotation forte...

Ces propositions seront déployées à partir de 2016.

CIL Université Jean Macé Berthelot

14 – 3 – **M. RECORBET** : **Question sur le stationnement payant au nord de l'arrondissement** -

Concernant l'extension du stationnement payant au nord de l'arrondissement, la réponse devait être obtenue avant la fin de l'année. Où en est-on ?

Mme LA MAIRE : On vient de vous dire que la réponse sera donnée en juin 2016.

CIL Gerland Guillotière

15 – **M. PERTOSA** : Pour une navette TCL à Gerland - **Pourquoi une navette ?**

La navette de transport collectif demandée pour Gerland répond aux objectifs suivants : desservir les stations éloignées de plus de 300m des lignes de transport collectif rapides : métro, tramway ; donner accès à chaque point stratégique du quartier : (poste, commerces et emploi, bibliothèque, mairie) ; limiter le passage dans Gerland des lignes de bus sur les grands axes de circulation déjà desservis ; limiter aussi l'usage de la voiture dans Gerland.

Les tronçons de lignes remplacés concerneraient notamment : la ligne C7 qui pourrait s'arrêter place Jean-Macé, la ligne ZI6 qui pourrait elle s'arrêter à Debourg/Jean Jaurès ou vers Georges Gouy, la ligne C22 venant de Grange blanche (voir annexe).

Pour décourager l'usage de la voiture, la navette devrait avoir **une fréquence élevée** (5 minutes en période de pointe soit 2 véhicules et 10 minutes en dehors) et pourrait avoir une capacité inférieure à celle d'un bus classique.

Nous proposons ci-après un exemple de parcours qui dessert les quartiers éloignés du métro et du tramway, avec comme terminus : square Galtier au Sud et rues Rognon/ Zimmermann au Nord.

Nous souhaiterions que l'opportunité de cette navette soit étudiée par nos élus et par le SYTRAL dans le cadre du plan de mandat en cours, sur la base de nos propositions, qui peuvent naturellement être adaptées dans le détail.

Mme PEILLON : J'ai la double casquette pour m'exprimer mais je peux le faire aussi en tant qu'élue du 7^e arrondissement car comme vous le savez j'ai exercé la délégation qu'exerce aujourd'hui Eddy ACACIA et j'ai suivi ce dossier qui n'est pas nouveau.

On a beaucoup travaillé avec Françoise RIVOIRE dans le mandat précédent parce que les objectifs que vous énoncez, on les partage complètement.

La proposition d'étude et de mise en place d'une navette a été examinée par les services.

En premier lieu, nous tenons à vous rappeler que le quartier de Gerland est intégré à une agglomération. La proposition de couper les lignes du réseau aux « entrées » de ce quartier ne répond ni à l'usage réel des clients sur un réseau de transport en commun ni à la politique du SYTRAL de lisibilité et hiérarchisation des lignes.

Ainsi les besoins identifiés de déplacements sur votre quartier dépassent les besoins de trajets internes et sont tous complémentaires au regard de l'importance des flux concernés et notamment :

Des besoins scolaires entre Gerland et Oullins => ligne C7, le métro ne résout pas tout, la C7 dessert des groupes scolaires pas desservis par le métro.

Des besoins entre la rue Nadaud/Nord Y Farge vers Perrache=> Ligne C22

Des besoins traversant Gerland =>Garibaldi => ligne C7

A ces éléments il faut également ajouter les besoins de trajets nécessitant de traverser votre arrondissement, qu'il n'est parfois pas possible de reporter uniquement sur le métro ou le tramway. La ligne de bus permettant de réaliser des dessertes inter quartiers.

Vous parlez de faire passer la ligne C7 sous les voutes, c'est quelque chose qui avait été mis en place, c'est demandé par les habitants.

Il est important également de prendre en compte la difficulté de création d'une ligne de type navette. En effet les itinéraires identifiés sur la carte montrent des trajets sinueux qui impliquent des temps de trajets parfois complexes pour la clientèle. La demande de l'usager est d'aller au plus vite de son point de départ à son point d'arrivée. Il est donc privilégié des itinéraires qui parfois slaloment moins dans les quartiers, empruntent des itinéraires plus rectilignes afin que chacun puissent à la fois se rabattre sur un arrêt mais également avoir un temps de trajet acceptable.

Le quartier de Gerland bénéficiait jusqu'en 2015 d'une ligne dite S3. Cette navette a vu sa fréquentation chuter au fil des années alors que sa vocation était bien liée à des besoins internes.

Si la S3 en tant que telle a été supprimée, il a été maintenu une ligne nommée « Zi6 » sur la rue de Gerland afin de maintenir un besoin identifié de transport sur le secteur Est de votre quartier. Le niveau d'offre associé de cette ligne est au niveau du besoin. Pour mémoire, à l'arrêt Vercors il était dénombré entre 4 et 3 voyages par jour en 2013 et 2014, à l'arrêt de la place des Pavillons, 1 voyage en 2013 et aucun en 2014.

Le maillage du réseau sur le quartier permet de répondre aux besoins locaux et aux besoins d'échanges avec le reste de l'agglomération de manière hiérarchisée en fonction des besoins qui ont été identifiés.

Enfin nous vous informons que l'attractivité d'un arrêt dépend également du mode qui le dessert. Ainsi le rayon d'attractivité à pied d'un arrêt de métro ou de tramway est d'environ 500m, l'attractivité d'un arrêt de bus est d'environ 300m. Comme le montre la carte ci-joint, votre quartier est couvert dans son ensemble.

Il n'est donc pas envisageable de couper les lignes du réseau pour créer une navette interne pour le quartier de Gerland.

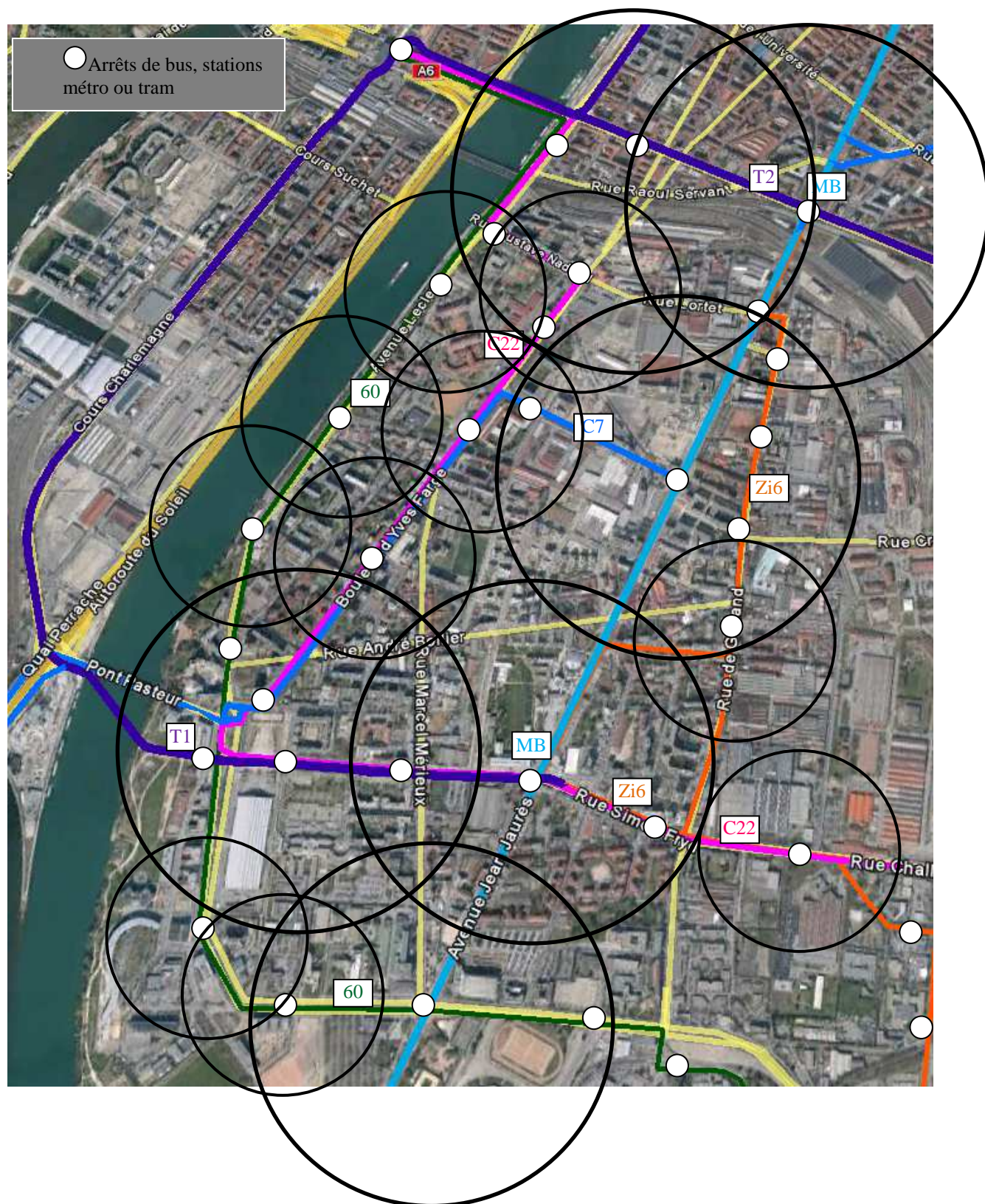
Le SYTRAL reste ouvert aux évolutions. Je vous ai fait imprimer une carte que vous pourrez étudier.

Mme LA MAIRE : Cette carte sera jointe au compte-rendu (cf. ci-dessous). Nous en avons terminé avec les questions sur le thème.

Desserte TCL à Gerland : un bon maillage, de nombreux arrêts de bus, métro ou tramway permettant de couvrir l'intégralité du périmètre du secteur

Grands cercles : à 8 minutes à pied du métro et/ou du tram

Petits cercles : à 5 minutes à pied du bus



QUESTIONS HORS THEME

AGIR

16 – M. GUILLEN : De nombreux bancs publics du parc de Gerland, au voisinage de la place des Pavillons, de la halle Tony Garnier sont dans un état déplorable, qui en rend certains inutilisables.

Pouvez-vous proposer une campagne de remise en état de service durant cette mandature ?

M. VAGOGNE : L'entretien des bancs sur le domaine public est bien de notre responsabilité. On intervient quand on nous signale des bancs en mauvais état pour les réparer.

Nous interviendrons pour ceux qui nous ont été signalés.

Association pour la valorisation du parc de Gerland et de son environnement

18 – Mme HURTREL : **Incinération des ordures** – Je vais poser ma question car, il y a eu un dysfonctionnement entre la préparation du CICA et la question que j'avais posée et celle qui est annotée sur le document. Je vais poser la question en sachant que ce soir, je n'aurai pas de réponse.

La durée de vie de l'incinérateur de Gerland a été prolongé de 10 ans en 2006, pour un coût de 31M€, puis à nouveau de 10 ans, jusqu'en 2025, moyennant pour un coût de 23,7 M€.

En 2006, 31 M d'euros avaient été utilisés pour mettre aux normes européennes l'incinérateur de Gerland. Dans ce mandat 2014/2020, la PPI a octroyé 23,7 M€ pour permettre l'incinérateur de Gerland de fonctionner jusqu'en 2025.

Cet incinérateur est entré en fonctionnement en même temps que celui de Rillieux en 1989.

Son fonctionnement actuel convient aux Lyonnais ainsi qu'aux habitants de Gerland : pas de fumée, pas d'odeurs, chauffage de certains immeubles et fourniture d'électricité.

Il semblerait que ces 2 incinérateurs sont appelés à disparaître. Comment seront brûlés les déchets ? Remplacement par chaudières à bois très polluantes ou par méthanisation.

Quel avenir est-il prévu pour l'incinérateur au delà de 2025 ?

M. AMANY : A ce jour, la fin de vie de l'incinérateur de Gerland est prévue en 2025 moyennant la réalisation des travaux assimilables à du gros entretien qui seront engagés pour la période 2020/2025.

Plusieurs options restent à ce jour envisageables quant à son devenir au-delà de 2025 : la première, c'est une reconstruction de l'usine sur un autre site, la seconde est une modernisation de l'installation dans l'objectif d'augmenter les performances de l'usine et d'adapter sa capacité de traitement et de prévoir également des travaux d'intégration architecturale de l'installation.

Les services de la Métropole de Lyon ont prévu d'étudier plus en détail la faisabilité de moderniser l'installation existante dans le courant 2016. Nous aurons peut-être de meilleures informations à ce sujet.

M. CHARLES : Les 2 incinérateurs du Grand Lyon, Rillieux et Gerland, arrivent à échéance en même temps et la réflexion est à multiples niveaux puisqu'il y a aussi la relance de l'appel d'offre du réseau de chaleur Lyon/Villeurbanne/Bron dont le réseau de l'incinérateur de Gerland alimente le réseau de chaleur.

En cours aussi, l'étude du schéma directeur des énergies qui a pour but d'avoir une modélisation et une planification énergétique de la Métropole. Ce qui est sûr aujourd'hui, c'est que refaire un incinérateur, ça coûte entre 200 et 300 M€, donc vous imaginez que c'est une dépense non négligeable.

Le choix qui a été fait est de prolonger la durée de vie de Gerland et entre temps, de conduire des politiques de diminution du volume des déchets (prévention) parce que tout cela se fait dans un contexte où beaucoup de communes refont leur incinérateur.

Chambéry qui avait 3 hypothèses : en refaire un petit, un grand ou un moyen, a pris le moyen

et importe des déchets de Nice pour pouvoir brûler plus de déchets sur les vides de four.

En plus, on essaye de faire de la mécanisation donc, il y a une incertitude sur le volume de déchets à venir, sachant que depuis 2010, on a diminué de 6% et depuis 2007, de 14%.

Il y a donc des incertitudes et avec un tel volume de dépenses publiques, il y a une réflexion qui est menée : est-ce que l'on refait les 2, sur quelles dimensions ? Aujourd'hui, le choix qui a été fait, c'est de dire : « on baisse la capacité de 10% mais on accueille des déchets industriels, les DIB, de manière à optimiser les fours ».

Avant, c'était pour les ordures domestiques, on pourra y accueillir dedans des déchets qui avant, allaient en décharge mais qui sont sans danger. Cela pourra faire plus de matière, sachant que l'énergie qui sort d'un incinérateur est la moins chère actuellement du marché.

Ces questions sont en train d'être étudiées mais ce qu'il y a de sûr, c'est que ça ne sera pas dans ce mandat. Parallèlement, on a une autre étude en cours sur la mobilisation de l'énergie fatale de la vallée de la chimie ; une énergie fatale c'est l'énergie gaspillée par les entreprises et qui part soit dans l'air, soit dans le Rhône.

L'énergie gaspillée par les entreprises de la vallée de la chimie aujourd'hui, c'est l'équivalent de la production de l'incinérateur.

On essaye d'en récupérer pour mettre dans le réseau de chaleur, de manière à peut-être dimensionner de manière différente. Tout ça c'est l'incertitude, la seule chose que l'on puisse dire aujourd'hui, c'est que c'est repoussé au mandat prochain et que de toute façon il y aura une réduction des capacités d'incinération dans l'avenir ; mais on ne sait pas ce que deviendront Rillieux et Gerland.

On avait un incinérateur privé et un incinérateur public ; l'incinérateur public coûte 3 fois moins cher dans son investissement et en fonctionnement il est beaucoup mieux géré et quand on étudie les chiffres des 2, la gestion publique est beaucoup plus rigoureuse.

Pour l'instant, on prolonge la vie et on verra ce que l'on fait dans le cadre du schéma directeur d'énergie sur le devenir des incinérateurs à Lyon.

Mme LA MAIRE : Merci Monsieur CHARLES pour toutes ces précisions. Nous en avons terminé avec les questions du CICA pour ce soir. Nous observerons une pause de 5 mn avant le conseil d'arrondissement. Je précise aux membres du CICA que, comme habituellement, après le conseil d'arrondissement, nous vous offrons un verre et un buffet pour prolonger la conversation. Merci.

Madame la Maire lève la séance à 20h15.