

# ASSOCIER LE CITOYEN AU COEUR DES ÉVOLUTIONS MÉTROPOLITAINES

RESTITUTION DU PREMIER  
ATELIER INNOVANT  
DU 4 OCTOBRE 2018







**SOMMAIRE**



**ÉDITO & LE COLLECTIF** **5**



**DÉVELOPPEMENT DURABLE & ENVIRONNEMENT** **9**



**CADRE DE VIE & LOGEMENT** **12**



**MOBILITÉ, DÉPLACEMENTS & TRANSPORTS** **14**



**ÉCONOMIE & EMPLOI** **18**



**SOLIDARITÉ & AFFAIRES SOCIALES** **21**



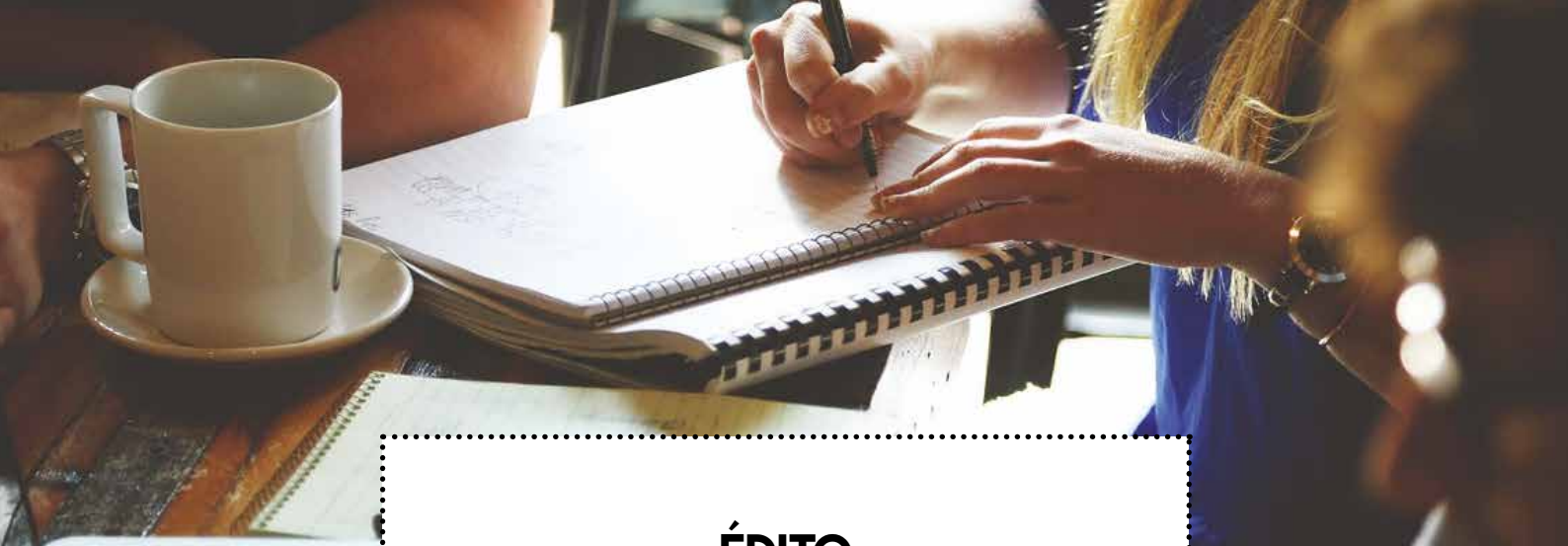
**JEUNESSE, ÉDUCATION, ASSOCIATIONS, CULTURE & SPORT** **23**



**PROXIMITÉ & GOUVERNANCE** **24**







## ÉDITO

### LES ATELIERS INNOVANTS

Ce document est la synthèse des échanges de la 1<sup>re</sup> réunion du collectif « **Construisons la Métropole pour Demain** » qui s'est tenue jeudi 4 octobre 2018. Cette réunion a rassemblé 163 habitants et élus qui se sont retrouvés autour de tables rondes thématiques, un espace de rencontres et de paroles libres.

Ce recueil est élaboré en reprenant les expressions libres des participants, sans filtre, sans sélection. Elles reflètent leurs témoignages, appréciations et propositions.

Toutes les propositions émises, qu'elles soient applicables ou non, ont été entendues et sont restituées dans ce compte-rendu. De même, l'ensemble des thématiques n'ont pu être abordées dans le temps imparti. Elles feront l'objet d'échanges et de réflexions ultérieurs.

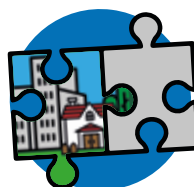
Ce recueil ne constitue pas un projet en soi, mais est la formalisation des réflexions et préconisations qui n'engagent que leurs auteurs et ne sauraient être celles des organisateurs.

L'ensemble de ces idées et de ce travail collaboratif, est mis en **open data**<sup>1</sup> sur le site [www.construisons-la-metropole-pour-demain.fr](http://www.construisons-la-metropole-pour-demain.fr) et est librement réutilisable par chacun.

Ce travail collectif sera poursuivi dans les semaines et les mois à venir en organisant pour chaque thématique de nouvelles réunions ; y seront associées et invitées des personnes qualifiées pour alimenter voire éclairer les débats.

Pour être informé des prochaines réunions merci d'adresser un mail à : [contact@construisons-la-metropole-pour-demain.fr](mailto:contact@construisons-la-metropole-pour-demain.fr)

**Le collectif « Construisons la Métropole pour Demain »**



1. Information publique brute, librement accessible et réutilisable



## LE COLLECTIF

**Construisons la Métropole pour Demain** est né de la volonté de placer le citoyen au cœur des évolutions métropolitaines.

Ce collectif a été créé par des acteurs locaux. Il a pour objectif de mettre en place un véritable catalyseur d'idées pour définir la Métropole pour demain grâce à une démarche de co-construction et d'implication de toute personne souhaitant participer à cette mise en commun du savoir.

Le collectif réunit aujourd'hui 78 élus locaux, issus de 39 communes ou arrondissements. Cette initiative n'a pas vocation à construire une « écurie » électorale mais, plus important, catalyser la production d'idées neuves pour les territoires, les habitants, les associations ou les entrepreneurs de la Métropole, en dehors de tout clivage partisan sur la base d'une intelligence collective.

### ÉLUS MEMBRES DU COLLECTIF

**ABADIE Pierre** – Maire de Sathonay-Camp – Vice-président métropolitain

**ALI CHELLALI Saidi** – Conseiller du 7<sup>e</sup> arrondissement de Lyon

**ASTIER Thibaut** – Conseiller municipal de St-Foy-lès-Lyon

**AUGOYARD Marc** – Conseiller du 6<sup>e</sup> arrondissement de Lyon – Conseiller métropolitain

**BAUGUIL Véronique** – Conseillère municipale de Lyon

**BERNARD Arlette** – Adjointe au maire de Limonest

**BERNARD Philippe** – Conseiller délégué de Craponne

**BOCQUET Florence** – Adjointe au maire de Meyzieu

**BOCQUET Hervé** – Adjoint au maire de Meyzieu

**BOURBONNAIS Bernard** – Adjoint au maire de Saint-Cyr-au-Mont-d'Or

**BOUSSON Denis** – Maire de Saint-Didier-au-Mont-d'Or – Conseiller métropolitain

**BROLIQUIER Denis** – Maire du 2<sup>e</sup> arrondissement de Lyon – Conseiller métropolitain

**CALMARD Xavier** – Adjoint au maire du 2<sup>e</sup> arrondissement de Lyon

**CARDONA Corinne** – Maire de Poleymieux-au-Mont-d'Or – Conseillère déléguée métropolitaine

**CHAILLET Jean-Stéphane** – Adjoint au maire du 2<sup>e</sup> arrondissement de Lyon

**CHAMPEL Romain** – Conseiller régional Auvergne Rhône-alpes

**CHASSING Nicolas** – Conseiller municipal de Fleurieu-sur-Saône

**COMPAN Yann** – Conseiller municipal de Bron

**CROIZIER Laurence** – Adjointe au maire du 6<sup>e</sup> arrondissement de Lyon – Conseillère municipale de Lyon – Conseillère métropolitaine

**CURTELIN Pierre** – Maire de Saint-Romain-au-Mont-d'Or – Conseiller métropolitain

**DAVID Pascal** – Maire de Quincieux – Conseiller métropolitain

**DEBROSSE Alexandra** – Adjointe au maire du 2<sup>e</sup> arrondissement de Lyon

**DEJEAN Bernard** – Maire de Champagne-au-Mont-d’Or  
**DESCOUR Sophie** – Conseillère d’arrondissement déléguée  
**DIAMANTIDIS Pierre** – Conseiller municipal de Champagne-au-Mont-d’Or – Conseiller métropolitain  
**ÉDOUARD Josselin** – Conseiller du 4<sup>e</sup> arrondissement de Lyon  
**ELMASSIAN Thierry** – Conseiller municipal de Charbonnières-les-bains  
**FAILLANT Emilie** – Conseillère municipale de Oullins  
**FAUSILON Karine** – Conseillère municipale de Charbonnières-les-bains  
**FOURNILLON Rose-France** – Maire de Dardilly  
**FRAPPIER Gérard** – Adjoint au maire de Saint-Cyr-au-Mont-d’Or  
**FROMAIN Eric** – Conseiller municipal de Saint Priest – Conseiller métropolitain  
**FUSTIER Aimery** – Adjoint au maire d’Écully  
**GALLIANO Alain** – Maire de Craponne – Vice-président métropolitain  
**GEOURJON Christophe** – Conseiller municipal de la Ville de Lyon – Conseiller métropolitain  
**GERMAIN Alain** – Maire de Collonges-au-Mont-d’Or – Conseiller métropolitain  
**GILLET Bernard** – 1<sup>er</sup> adjoint au maire de St-Foy-lès-Lyon – Conseiller métropolitain  
**GLATARD Valérie** – Maire de Neuville-sur-Saône – Conseiller métropolitain  
**GONNET Vincent** – Conseiller municipal de Quincieux  
**GOUDET Pierre Arnaud** – Adjoint au maire de Lissieu  
**GOVERNEYRE Pierre** – Maire de Curis-au-Mont-d’Or – Conseiller métropolitain  
**GRIVEL Marc** – Maire de Saint-Cyr-au-Mont-d’Or – 1<sup>er</sup> vice-président de la Métropole de Lyon  
**GUIGNARD Philippe** – Conseiller municipal de Saint-Cyr-au-Mont-d’Or  
**GUILLOT Patrick** – Adjoint au maire de Saint-Cyr-au-Mont-d’Or  
**GUIMET Hubert** – Maire de Fleurieu-sur-Saône – Conseiller métropolitain  
**HALLONET-VAISMAN Sandrine** – Conseillère municipale d’Oullins  
**IACOVELLA Maurice** – Conseiller municipal de Vénissieux  
**ITRI Dominique** – Conseiller municipal de Villeurbanne  
**JANVIER Christophe** – 1<sup>er</sup> Adjoint au maire de Lissieu  
**JEANDIN Yves** – Maire de Lissieu – Conseiller métropolitain  
**LACROIX Yves** – 1<sup>er</sup> adjoint au maire de Saint-Cyr-au-Mont-d’Or  
**LAFOND Luc** – 1<sup>er</sup> adjoint au maire du 6<sup>e</sup> arrondissement de Lyon – Conseiller municipal de la Ville de Lyon  
**LAVACHE Gilles** – 1<sup>er</sup> adjoint au maire de Oullins – Conseiller métropolitain  
**LÉVY Fabienne** – Conseillère municipale de la ville de Lyon  
**LUCAS Karine** – Adjointe au maire de Couzon-au-Mont-d’Or – Conseillère régionale  
**LYONNET Germain** – Conseiller municipal de Quincieux  
**MADELEINE Christelle** – Conseillère municipale de la ville de Lyon  
**MILLET Marylène** – Conseillère municipale de Saint-Genis-Laval – Conseillère métropolitaine  
**MOINE Philippe** – Conseiller municipal de Vaulx-en-Velin  
**MOREL Hervé** – Conseiller municipal de Villeurbanne  
**MUREAU Michèle** – Adjointe au maire de Quincieux  
**PASTRE François** – Adjoint au maire de Craponne  
**PATTEIN Gérard** – Conseiller municipal de Sainte-Foy-lès-Lyon  
**PEREZ Patrick** – 1<sup>er</sup> adjoint au maire de Vernaison  
**PILLON Gilles** – Maire de La-Tour-de-Salvagny – Conseiller délégué métropolitain  
**POCHON Françoise** – Conseillère municipale d’Oullins  
**REYNAUD Philippe** – Adjoint au maire de Saint-Cyr-au-Mont-d’Or  
**RUELLE Louis** – Adjoint au maire de Collonges-au-Mont-d’Or  
**SIMOND Xavier** – Adjoint au maire du 6<sup>e</sup> arrondissement de Lyon  
**SOUCHON Philippe** – Conseiller municipal délégué d’Oullins  
**TAGUINE Houria** – Conseillère municipale de Vénissieux  
**UHLRICH Yves-Marie** – Maire d’Écully – Conseiller métropolitain et régional  
**VERGIAT Eric** – Maire de Rochetaillée-sur-Saône – Conseiller métropolitain  
**VÉRON Patrick** – Maire de Couzon-au-Mont-d’Or – Conseiller délégué métropolitain  
**VILLARD Anne** – 1<sup>re</sup> adjointe au maire de Saint-Cyr-au-Mont-d’Or  
**VINCENT Max** – Maire de Limonest – Conseiller délégué métropolitain  
**ZWICK Véronique** – Adjointe au maire de Saint-Cyr-au-Mont-d’Or









## DÉVELOPPEMENT DURABLE & ENVIRONNEMENT

Le sujet étant vaste et les débats animés et constructifs, les participants des tables rondes ont délimité le périmètre des thématiques à celles applicables à la Métropole de Lyon.

Les propositions débattues devaient contribuer à l'amélioration du milieu de vie et du comportement du citoyen, ceci, dans un futur proche.

### CONSTATS

Les premiers échanges ont permis de dégager un consensus sur le diagnostic : la croissance démographique, conjuguée à la croissance économique, exerce une très forte pression sur les ressources naturelles et contribue de façon exponentielle à l'émission de polluants de toutes sortes, dégradant les sols, l'air et les milieux aquatiques.

À partir de ce constat, deux positionnements se sont clairement dégagés : les partisans d'une croissance raisonnée et maîtrisée et les partisans de la décroissance, prônée par l'essayiste et écologiste Pierre Rahbi. L'objectif étant d'arriver à construire une éco-métropole<sup>1</sup>.

Bien que ces deux positions soient a priori irréconciliables, ce groupe a cependant dégagé des éléments de consensus sur deux points qui constituent le socle de toute politique de développement durable :

- la nécessité d'éduquer les citoyens aux bonnes pratiques de consommation, ceci dès les classes de maternelle, grâce à l'apprentissage du développement durable !
- l'impératif d'une volonté forte de l'État et, plus largement, des collectivités locales, dans la mise en place de politiques publiques structurantes, innovantes en matière d'écologie et de développement durable ;
- la mise en place d'indicateurs de performance pour le suivi et l'évaluation de ces politiques.

Des thèmes majeurs ont été identifiés et recouvrent l'essentiel des enjeux de toute politique de développement durable. Ils sont à l'évidence interconnectés et interdépendants. Ce qui amène à conclure qu'une politique de développement durable doit être systémique.

Ces thèmes sont les suivants :

- l'éducation du citoyen ;
- le tri et le recyclage des déchets ;
- une agriculture raisonnée ;
- le développement des énergies nouvelles décarbonées ;
- des constructions plus écologiques et mieux isolées ;
- l'amélioration de la qualité de l'air.

1. C'est-à-dire une ville du XXI<sup>e</sup> siècle, à la fois dynamique sur le plan économique et respectueuse de la nature, de l'agriculture et du patrimoine industriel NDLR

# PRÉCONISATIONS

## Thème 1 - L'éducation du citoyen

✓ **Sensibiliser les enfants dès l'entrée en milieu scolaire, mais aussi chaque année jusqu'à la fin des études primaires**

✓ **Informé et accompagner le changement de comportement**

- Sensibiliser sur l'impact des déchets d'emballage jetés et/ou abandonnés ;
- informer sur la nécessité et la façon de trier ses déchets ;
- valoriser les déchets en apprenant à les recycler ;
- développer des jardins bio éducatifs au sein des écoles dont le terreau pourrait être composé de déchets compostés de la cantine ;
- être didactique sur les circuits de production et de distribution en mettant en exergue l'impact carbone des circuits longs, ainsi que sur l'usage de pesticides et des modes de conservation qu'impliquent ces types de circuits ;
- inciter aux bons usages domestiques pour limiter et rationaliser la consommation d'énergie (interrupteurs avec détecteurs de présence, extinction des appareils en veille, limitation de l'éclairage des rues la nuit pour préserver la faune urbaine et réduire les coûts, fermeture des fenêtres par température hivernale, température intérieure optimale de vie, etc.) ;
- initier au cycle de l'eau (exemple : visite de stations d'épuration), sensibilisation sur les produits qui ne peuvent pas être recyclés et qui sont rejetés dans le milieu aquatique (pesticides, antibiotiques, détergents, micro plastiques, etc.) récupération de l'eau de pluie pour arrosages urbains notamment. (exemple de la trémie Garibaldi) ;
- promouvoir l'usage des modes actifs (métro, vélo, marche à pied, etc.) en milieu urbain, inciter à l'utilisation de parc relais en périphérie indiquer l'impact sur le trafic automobile, sur la qualité de l'air, sur l'environnement et en général sur la santé.

✓ **Apprendre à choisir ses aliments et à manger !**

- Mettre en avant les produits bio et/ou issus des circuits courts d'une agriculture raisonnée. Indiquer sur des étiquettes distinctives (vertes / rouge), l'origine et les bienfaits pour la santé.
- sensibiliser aux méfaits de la « malbouffe » et l'impact de la surconsommation de viande sur la santé, sur les principaux composants du repas (y compris le sucre !) ;
- limiter la consommation de viande dans les cantines ;
- favoriser la diversité des mets (les frites sont trop présentes !) ;
- éviter le gaspillage en adaptant la portion journalière des enfants. Le self-service a souvent pour effet des assiettes trop garnies, dont une grande partie se retrouve à la poubelle ;
- imposer le tri des déchets à la cantine ;

## Thème 2 - Le tri et le recyclage des déchets

✓ **Développer en amont le tri des déchets**

Il existe aujourd'hui 7 circuits de tris existants et recommandés (papiers, piles, électronique, verre, métal, déchets verts et autres) dans les décharges collectives et les containers publics mis à disposition des citoyens. Cependant il est préconisé de :

- augmenter le nombre de containers et de bennes ;
- mettre en place des bennes de déchets carbonés compostables dans chaque quartier ;
- augmenter les budgets de communication (TV et presse) sur les bonnes pratiques de tri et verbaliser les citoyens récalcitrants ;
- évaluer et faire connaître l'impact carbone de la production des emballages, limiter l'usage des emballages pour en réduire la production. Modifier leurs composants en éliminant ceux polluants. Imposer ces critères en renforçant la législation. Cette régulation doit s'étendre et s'appliquer au périmètre européen ;

- pénaliser lourdement les personnes indécrites dont les incivilités conduisent à des nuisances et impacts néfastes (exemple : décharges sauvages, jet de mégots, détritus sur la voie publique...)

### ✓ **Faciliter toute innovation dans le recyclage des déchets**

- Accompagner la recherche publique et privée sur ces thèmes ;
- développer la revalorisation du plastique (carburants, bâtiments, routes, etc.) ;
- développer les filières de revalorisation (qui existent déjà) des terres rares contenus dans les batteries de voitures et autres appareils électronique (lithium, titane, nickel, lanthanes, néodyme, etc.) ;
- développer les filières de bio-ressources.

## **Thème 3 - Une agriculture raisonnée et des circuits courts**

### ✓ **Développer les circuits courts de production et d'approvisionnement**

- Incitation publique pour la création de jardins partagés dans les quartiers, en toiture d'immeubles, pour des approvisionnements de proximité (légumes, fruits, et même ruches !)
- développement des initiatives entrepreneuriales telles que La Ferme Urbaine de Lyon<sup>1</sup>, pour les cultures maraîchères ou champignonnières ;
- maîtrise et modification du foncier agricole pour culture biologiques par les communes (périmètre agricole protégé SAFER classification gelée depuis 30 ans) ;
- dans les cantines et EHPAD généralisation d'une réservation d'une partie des approvisionnements aux fournisseurs et producteurs bio les plus proches, tout en respectant les contraintes budgétaires et législatives (appels d'offres, libre concurrence)
- imposition d'un minimum de 20% (voire 50%) de produits bio dans les plats et les desserts proposés dans les cantines publiques.
- élaboration dans les cantines publiques d'un cahier des charges d'approvisionnement (exemple : 90% Bio ; 90% local ; 90% recyclable).

## **Thème 4 - Le développement des énergies nouvelles décarbonées**

### ✓ **Abandonner progressivement les sources d'énergies fossiles et privilégier les énergies renouvelables non polluantes**

- Relayer au niveau local les politiques d'aide favorisant la production d'énergie locale et l'autoconsommation des particuliers ;
- développer l'autoconsommation énergétique en particulier pour les bâtiments publics (autonomie énergétique) ;
- promouvoir les sources d'énergie photovoltaïque en équipant les immeubles et bâtiment en autoconsommation (façades, toitures...) ;
- développer l'hydroélectricité avec des micro-centrales, si les cours d'eau s'y prêtent ;
- inciter les déplacements en covoiturage, en voitures électriques ou à hydrogène voire par voie fluviale (comme à Confluence !).

## **Thème 5 - Des constructions plus écologiques et mieux isolées**

### ✓ **Éviter la déperdition énergétique et limiter le réchauffement climatique**

- Appliquer les normes de construction et d'isolation les plus récentes en vigueur (RT 2020) pour toute nouveau bâtiment, assuré par un organisme public et indépendant ;
- développer la végétalisation des façades et des toitures, excellent système de régulation thermique qui contribue à diminuer l'effet de serre.
- renforcer et cibler les campagnes TV de sensibilisation en faveur de l'isolation.

## **Thème 6 - Des modes actifs et de la végétalisation urbaine**

### ✓ **Favoriser l'amélioration de la qualité de l'air par une politique publique incitative**

- Accentuer la végétalisation de la ville, notamment sur les avenues (plantation) ;
- reprendre la végétalisation de places ou d'espaces verts urbains ;
- inciter les citoyens à utiliser le vélo ou les modes actifs sur des trajets courts ;
- prévoir des bus équipés de systèmes de transport de vélos à partir des hubs nodaux. Ainsi les habitants en périphérie pourront plus facilement utiliser leurs deux roues pour se rendre en centre ville sans être dissuadés par les pentes à gravir.

1. [www.fermeful.com](http://www.fermeful.com)





## CADRE DE VIE & LOGEMENT

### CONSTATS

Le cadre de vie est une notion difficile à définir. S'agit-il de l'environnement ? Des services de proximité ? Du scolaire ? De la santé ? Des aménagements ? Des déplacements ? Il peut être défini comme « ce qui fait qu'on vit -bien ou mal- ensemble ». Il peut être défini comme les limites de l'espace que l'on utilise quotidiennement. Il évoque également la mise en réseaux (transports en commun, fibre, etc.).

La question du cadre de vie pose aussi celle de l'adaptation, celle des équipements nécessaires aux usages aux différents âges de la vie.

Globalement, les habitants considèrent « bien vivre » dans la Métropole. Celle-ci offre un environnement remarquable par la diversité de ses territoires. Des améliorations sont néanmoins possibles quant aux services, logement et équipements.

La question du logement pose celle du parcours résidentiel et de l'offre tendue dans certains territoires (par exemple dans les Monts d'Or). La place du logement social et le rôle des bailleurs sociaux sont déterminants pour diversifier et rééquilibrer l'offre (accession au logement notamment) et contribuer à la réduction des fractures sociales et démographiques dans certains secteurs.

En effet, par le maintien ou l'arrivée de nouveaux habitants, l'implantation de logements sociaux concourent à la préservation de services publics, de commerces et d'équipements (exemple : maintien de classes dans des écoles menacées de fermeture comme à

Poleymieux-au-Mont-d'Or). Il est par ailleurs important de proposer du logement social dans les cœurs de village pour permettre aux personnes âgées de trouver un logement adapté et pallier au déficit d'offres privées.

Un débat existe tout de même sur les moyens d'arriver à cet objectif et pose la question de l'aide à la personne ou de l'aide à la pierre.

### PRÉCONISATIONS

#### ✓ Redéfinir le rôle de la Métropole de Lyon et celui des élus

- L'aide de la Métropole aux communes est primordiale notamment par le renforcement de l'agence d'urbanisme, outil opérationnel indispensable pour appréhender le territoire ;
- la prospective doit être davantage développée sur ces thématiques, afin d'anticiper et préparer les évolutions de tel ou tel quartier, bourg ou village ;
- les documents d'urbanisme (PLU-H<sup>1</sup>...) doivent contribuer à la préservation de l'identité des villages, bourgs et cœurs de quartier ;
- un meilleur lien doit être assuré entre les services, par exemple l'urbanisme devrait être un sujet des réunions périodiques réunissant les services de la métropole et des communes. Il faut supprimer le cloisonnement ;



- et le devenir de leur territoire d'une uniformisation tout comme ils doivent construire des liens de travail efficace avec la Métropole et ses agents ;
- la question de la représentativité des communes (petites et moyennes) est posée. Elles doit être garantie pour assurer d'être écoutées et entendues.

### ✓ **Prendre en compte les spécificités des communes**

- La question de la densité doit être mieux prise en compte ;
- l'habitat doit être au cœur des préoccupations. Il faut répondre aux préoccupations des habitants et mieux accompagner l'adaptation du commerce, des services et des transports en commun, en fonction de la typologie des communes ;
- le logement social doit être inséré à justes proportions, sans dénaturer ni transformer le cadre de vie existant ;
- le stationnement doit être pris en compte de manière différente entre Lyon et les « grosses » communes qui ont besoin de moins de places de parkings – souvent un véhicule par foyer - alors qu'au contraire les communes, éloignées des villes centres, moins bien desservies par les transports en commun sont contraintes de recourir davantage aux véhicules personnels et donc ont besoin de plus de places de stationnement (2 voire 3 véhicules par foyer) ;
- préservation patrimoniale : défendre l'identité des quartiers dans les villes ou des petites communes qui ont une histoire et dont le bâti reflète souvent cette histoire.

### ✓ **Prendre en compte les problématiques environnementales**

- Réduire la pollution visuelle par la diminution, par exemple, du nombre de panneaux publicitaires ;
- s'interroger plus attentivement sur le choix des matériaux des équipements et de leur entretien au regard des moyens dont ne disposent plus les communes et la métropole en matière de propreté ;

- tenir compte du réchauffement climatique pour les réhabilitations, ainsi que les nouvelles constructions. Par exemple, les appartements exposés plein sud sont moins demandés qu'auparavant. Les appartements traversant sont plus sollicités par les acquéreurs.
- Réfléchir au concept des écovillages
- Développer la place et l'intégration du photovoltaïque.

### ✓ **En bref**

- Préserver l'identité patrimoniale lors d'opérations d'urbanisme pour accueillir de nouveaux habitants ;
- protéger le commerce et les services de proximité pour maintenir le lien social ;
- favoriser le parcours résidentiel pour aider nos aînés à continuer à vivre dans leur quartier ou village (sources de richesses , de mémoire) ;
- développer des modes actifs et les offres de transports pour les villages les moins bien desservis ;
- préserver l'environnement et réduire les incivilités. Considérer que l'environnement appartient à tous et que chacun en profite et doit le respecter ;
- donner l'envie de venir vivre et d'être fier de son hameau, de son village ou de son quartier, s'appropriier et s'identifier à un espace de vie.



## MOBILITÉ, DÉPLACEMENTS & TRANSPORTS

### CONSTATS ET PRÉCONISATIONS

#### Thème 1 - La dégradation générale des conditions de déplacement tous modes confondus

Cette dégradation a été largement constatée par les participants depuis plusieurs années, notamment sur les temps des déplacements (embouteillage, voirie, travaux...) qui sont souvent imprévisibles.

La thématique de la mobilité est un réel enjeu car ses conséquences impactent l'économie, l'emploi et la question écologique.

- ✓ **Améliorer la gouvernance et l'organisation des transports entre la Métropole, la Région et le Sytral**
- ✓ **Avoir une seule entité pour gérer les transports (métropole et hors métropole)<sup>1</sup>**

Le pilotage de la Métropole (sur la mobilité...) n'apparaît pas efficace : il existe beaucoup (trop) d'intervenants rendant difficiles la prise de décisions. Il y a trop de technocratie ; on entend trop souvent l'administration dire : « ça ce n'est pas possible, car nous l'avons étudié », mais les argumentations ne sont pas données.

De plus, les participants affirment que c'est avant tout aux élus (les politiques) de donner les orientations (en faisant des choix). Enfin, la concertation est un outil de la Métropole pour aller au devant des habitants, mais les habitants ont le sentiment de ne pas être entendus.

Il est recommandé d'avoir recours au parangonnage<sup>2</sup> lors des études de faisabilité et ne pas hésiter à s'inspirer d'exemples de réussites développés par ailleurs.

#### Thème 2 - La mobilité est un service public et doit le rester

On ne peut pas limiter l'évaluation d'une politique de mobilité à la seule rentabilité économique. L'enjeu sociétal est grand (par exemple pour réduire les émissions de polluants et gaz à effets de serre, favoriser l'emploi et l'insertion,...).

La Métropole pourrait investir voire s'endetter davantage sur les équipements pour la mobilité. L'État français n'aide pas suffisamment les territoires (comme c'est le cas dans l'Europe du Nord).

- ✓ **La nécessaire vision à moyen et long terme**

La politique d'aménagement en matière de transports doit s'inscrire dans une réflexion à plus long terme, corrélée aux projets d'urbanisme et anticiper sur les évolutions sociétales et les usages. Il est donc nécessaire de retrouver une analyse, une vision, à long terme.

- Optimiser la planification en mettant en place des horaires mémorisables et réguliers ;
- coordonner et synchroniser les horaires bus aux trains pour assurer des correspondances efficaces ;

1. Il existe une Autorité organisatrice des transports au niveau du pôle métropolitain - NDLR

2. Benchmark en français

- il faut prolonger le service de transport en commun le soir<sup>3</sup> ;
  - améliorer la liaison entre la gare Part-Dieu et de la presqu'île. Le bus C3 apporte cependant une amélioration bienvenue, mais limitée ;
  - approcher les arrêts lignes de bus des gares ;
  - améliorer le confort des transports en commun (climatisation, 4G, information voyage, prévision d'arrivée à chaque arrêt en temps réel...) ;
  - développer de nouveaux moyens et de nouvelles technologies (véhicule autonome, transport fluvial, téléphérique, voire transport suspendu<sup>4</sup>...) ;
  - les transports fluviaux à Lyon peuvent présenter des avantages certains pour désengorger et fluidifier le trafic. Aujourd'hui, une seule ligne circule (Confluence-Vaise) et seulement de manière saisonnière. C'est un problème lié à la réglementation (impact des vagues sur les berges) qui freinerait le développement des transports fluviaux ;
  - la question se pose sur la gratuité des transports publics.
- ✓ **Une interaction et une coopération entre la métropole de Lyon et la région Auvergne-Rhône-Alpes connectées aux politiques et projets nationaux sont nécessaires**
- Intégrer dans le nouveau PLU-H les réserves foncières nécessaires pour les infrastructures liées à la mobilité (parking, TOP, etc) ; développer les trains type RER plutôt que certaines prolongations de métro ;
  - développer davantage l'offre de la carte Oûra pour aller vers une unification tarifaire TER + TC urbains (prendre un double abonnement pour un client du nord-ouest lyonnais par ex, revient à près de 1000 euros par an).
- ✓ **La nécessité d'avoir une vision globale de la mobilité**
- Établir un plan transport tous modes (vision globale) long terme ;
  - limiter le besoin de mobilité par une politique du logement ;
  - limiter le besoin de mobilité par un développement du télétravail.
- ✓ **Mieux prendre en compte des solutions simples, trop délaissées aujourd'hui**
- Déficit de parcs-relais et ceux qui existent ou sont en prévision ne sont pas bien situés et de trop faible capacité : pas assez loin en périphérie ;
  - développer le réseau du SYTRAL : insuffisance de stations de transport en commun (métro, bus et TER) trop éloignées du centre. Créer au niveau de la Métropole de Lyon un RER ;
  - mauvais entretien des voies ferrées, voire peu ou pas exploitées : manque de train sur les petites lignes.
- ✓ **Préparer le déclassement de l'autoroute A6/A7**
- Consensus sur le sous-dimensionnement des parcs-relais ;
  - le double projet de Bus à haut niveau de service (BHNS) sur les autoroutes A6 et A7 semble persister dans cette mauvaise tendance : parkings prévus de quelques centaines de places seulement.

### Thème 3 - Le plan de déplacements urbains (PDU)

L'analyse de la problématique a été traitée par le SYTRAL par délégation de la Métropole lors de l'élaboration du Plan de déplacement urbains (PDU). Le SYTRAL s'inscrit dans un périmètre géographique plus large que celui de la métropole, il apporte cependant des solutions «classiques» et peu innovantes. Son ADN est le transport en commun.

- Les solutions non retenues par le SYTRAL comme le transport fluvial ou le transport par câble (téléphérique)devraient être étudiées par des cabinets externes. Par exemple, le SYTRAL considère que le transport fluvial est cher, peu fiable en termes d'horaires et lent alors que des solutions techniques nouvelles (bateau à hydrofoil) sont connues sur le marché ;
- trouver la meilleure complémentarité entre les voitures particulières et les transports en commun et entre les différents types de transports en commun (TER, métro, tram, bus) ;

3. Ce qui prévu à partir de 2019 pour les soirées du jeudi à samedi - NDLR

4. Véhicules Supras (Système Urbain Personnalisable Rapide Autonome Solaire) et l'entreprise Supra Way

- le PDU ne présente aucune politique pour les 2 roues motorisées (2RM). Ce point a d'ailleurs été relevé par le commissaire enquêteur ;
- le développement de la voiture autonome risque de voir le jour avant la fin période d'étude du PDU (30 ans)...

## Thème 4 - Le trafic de transit

Le déclassement de l'autoroute A6/A7 va renforcer le trafic sur les autoroutes Est de l'agglomération. Ce déport est mal perçu par les riverains qui considèrent que les habitants du centre reportent leur trafic et la pollution conséquente sur les communes de l'Est lyonnais.

- Il est demandé que la réalisation des bouclages Ouest (COL et anneau des sciences) soient engagés rapidement ;
- nombre d'associations (et un collectif de maires de l'Ouest lyonnais) émettent des doutes sur la pertinence de ce projet. Elles craignent que le coût prévisionnel de 2,5 milliards d'euros obère la capacité d'investissement pour d'autres projets ;
- une nécessaire réflexion sur le péage urbain (pour certaines zones de l'agglomération) doit être engagée ;
- ne pas interdire les voitures dans la ville ;
- réunir tous les interlocuteurs : exemple de l'association FRACTURE qui a organisé une réunion avec la région Auvergne-Rhône-Alpes, le département du Rhône, la métropole de Lyon, le SYTRAL ;
- demander une politique volontariste de report du fret routier vers le ferroviaire, afin de supprimer une partie du trafic de camions de transport de marchandises.

Le NFL (nœud ferroviaire lyonnais) sera long à réaliser ce qui ne permet pas d'augmenter le transport fret par le train.

## Thème 5 - Le trafic pendulaire

La situation d'encombrement aux heures de pointe va en s'aggravant. L'auto-solisme en est l'une des causes. Les bus dans les communes périphériques sont tout autant englués dans les bouchons au point que les habitants préfèrent attendre dans leur voiture que dans les bus.

Dans de nombreux endroits, la voirie existante est déjà étroite et ne permet pas d'élargissement ou d'aménagement. Il faut travailler sur les comportements.

Il n'y aura pas de solution miracle mais la mise en place de différentes actions conjuguées devrait conduire à diminuer quelque peu le trafic. Par expérience, une faible diminution du trafic peut conduire à une amélioration très sensible de la circulation.

Ont été commentées les solutions traditionnelles : covoiturage, auto-partage, mobilités actives (vélo, marche).

### ✓ Inciter à une consommation plus écologique et plus propre

- La voiture électrique n'est pas vue comme un remède miracle... elle améliore certes la pollution... **mais pas la congestion** ;
- nécessité de diminuer la part modale de la voiture mais par des moyens incitatifs et non répressifs.

### ✓ Mieux prendre en compte le covoiturage et l'autopartage

- Inciter le covoiturage et mieux organiser leur fonctionnement ;
- réaliser des aménagements pour des zones de rencontres Blabla car ;
- développer une application pour smartphone présentant les différents modes de transports (marche, vélo, bus etc...) - NDLR l'application Optymod'Lyon existe ; on ne peut l'ignorer même si elle ne répond que partiellement aux besoins.

## Thème 6 - Les modes actifs

### ✓ Insuffisance de parcs à vélos sécurisés

✓ **Suppression des ruptures de continuités pour les pistes cyclables.** Il faut améliorer la prise en compte des vélos dans les transports en commun et les autoriser (vélos à l'arrière des bus par exemple).

### ✓ Prise en compte les nouveaux types de mobilité : gyropode, trottinette électrique, skateboard

- Les habitants utilisent différents types de transport selon leur besoins. Il n'y a plus de solution unique mais des options multimodales.



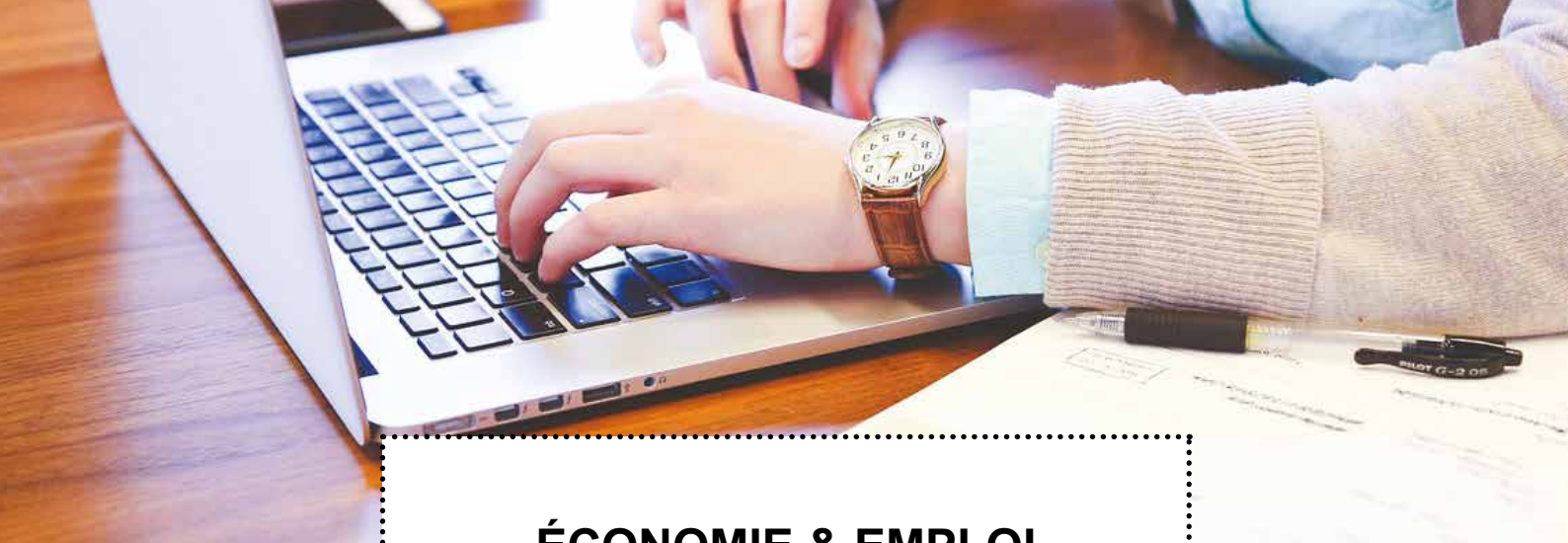
## **Thème 7 - Modifier le comportement des usagers**

Un travail de sensibilisation pour inciter au changement de comportements est également indispensable.

Cependant, il doit être accompagné d'offres alternatives pour répondre aux besoins :

- Développer le télétravail ou le coworking pour supprimer ou limiter les déplacements ;
- augmenter le nombre des parkings relais.

... en sont des exemples



## ÉCONOMIE & EMPLOI

### CONSTATS

Les débats se sont essentiellement orientés et limités aux actions que pourrait entreprendre la Métropole en matière d'emploi, qu'il s'agisse de création d'emplois ou d'insertion.

Le constat suivant a été établi et partagé par tous les participants : le lien social est entretenu par le travail et l'emploi.

De ce constat, il en est ressorti la nécessité de rendre plus effectives et opérationnelles les mesures en faveur de l'emploi ; un taux d'emploi élevé étant de nature à rendre attractif le territoire et de nature à soutenir l'économie locale par la consommation.

S'agissant de l'accompagnement vers l'emploi des personnes les plus vulnérables, s'est posée la question de savoir si le RSA était de nature à motiver le bénéficiaire pour chercher et trouver un travail. Sans un accompagnement personnalisé et approprié, les chances de réinsertion sont extrêmement faibles.

Or, le territoire de la Métropole de Lyon est attractif et la population croît chaque année, y compris celle étant susceptible de percevoir des prestations sociales. Ces personnes sont en effet en quête d'un territoire où l'offre d'emplois apparaît comme un élément attractif

Il s'agit donc d'une dépense supplémentaire de la Métropole et l'enjeu de l'insertion par l'emploi, y compris en termes d'économies réalisées sur le versement du RSA est au centre des débats. Il s'agit ici d'une vision transversale.

Les participants ont donc considéré qu'il fallait « mettre à l'emploi et accompagner dans l'emploi ». Il s'agit de favoriser l'accompagnement de l'activité économique par l'emploi.

Pour ce faire, il conviendrait de rendre plus lisibles et plus compréhensibles, pour les bénéficiaires du RSA et pour les employeurs, les actions entreprises par la Métropole de Lyon ainsi que les acteurs susceptibles d'intervenir auprès des parties intéressées.

Il faut rendre plus opérationnels le suivi et l'accompagnement et ne pas se contenter de conventions avec des associations. Il faut renforcer les objectifs qualitatifs et quantitatifs qui sont fixés aux intervenants (associations et employeurs) sans ajouter de nouvelles obligations contraignantes aux entreprises du territoire. Par cela, la question du coût de l'accompagnement au regard de l'efficacité des mesures mises en œuvre devra se poser en termes d'évaluation.

La Métropole doit aussi être plus transparente quant à l'utilisation des fonds et communiquer plus précisément auprès des 39 000 bénéficiaires du RSA sur les actions entreprises avec les associations conventionnées.

Il faut réduire le nombre d'acteurs et mutualiser les actions pour éviter une dispersion des fonds et donc une perte d'efficacité. Enfin, fixer des contrats d'objectifs ambitieux.

## PRÉCONISATIONS

### ✓ Assurer l'accompagnement des demandeurs d'emploi

- Rendre plus effective la rencontre entre demandeurs d'emploi, bénéficiaires du RSA et les employeurs par l'instauration d'un guichet unique d'accompagnement. Il centraliserait les demandes formulées par les bénéficiaires du RSA (travail, formation, etc.) et les offres formulées par les entreprises. Il s'agit de générer un point de coordination et de rencontres ;
- réduire le nombre d'opérateurs et d'intervenants pour rendre plus efficace l'accompagnement. Il s'agit de mieux identifier les acteurs pour mieux flécher les besoins ;
- inciter les salariés dans les entreprises à réserver du temps au service des autres, par la voie d'un parrainage destiné à accompagner dans l'emploi. Il s'agit d'un devoir sociétal, de s'occuper de ceux qui sont les plus démunis et qui peut faire écho à la nouvelle rédaction de l'article 1833 du Code civil, tel que prévu par la loi PACTE. « Toute société doit avoir un objet licite et être constituée dans l'intérêt commun des associés, en même temps soucieux de l'intérêt général et des impacts sociétaux de ses activités ».

### ✓ Soutenir la création d'emploi et l'insertion

- Proposer une « bourse à l'emploi et à l'orientation » (dès le collège) gérée par la Métropole pour identifier les secteurs les plus dynamiques ;
- développer l'information sur les métiers (forum des métiers) ;
- activer l'adéquation entre l'offre et la demande emplois ;
- renforcer l'offre éducative et la formation sur les métiers en tension (subventions, logistiques,...) ;
- renforcer le partenariat avec l'Aderly.

### ✓ Renforcer l'attractivité du territoire par la mobilité

De ces échanges sur l'emploi, il est apparu que la Métropole, pour être plus utile et plus attractive, devait d'une part se doter d'un réseau de transports à la hauteur de ses voisines européennes et d'autre part qu'il fallait repenser les questions d'ouverture du dimanche pour éviter que certains quartiers ne soient totalement écartés des bénéfices du tourisme.

Le réseau ferré est insuffisant et le réseau routier n'est pas calibré à la hauteur de la réalité du trafic.

Or, les habitants de certains territoires de la Métropole ne jouissent pas de solutions convenables de transports en commun, imposant qu'ils circulent en voiture.

Il est donc préconisé de :

- développer les transports en commun dans les couronnes de la métropole : mise en place de circulaire ou développement de lignes et circuits dans les zones mal ou peu desservies.
- optimiser les déplacements et rendre plus accessibles les tarifs et conditions de stationnement aux travailleurs en proposant un tarif préférentiel dans la zone d'activité professionnelle ;
- améliorer les transports en commun et notamment le réseau ferré (métro, tram-train, etc.) ;

Une des principales difficultés identifiée est celle de échelles du temps : le temps politique, trop long, qui n'est pas celui du temps de l'entreprise, qui a besoin de réactivité, de flexibilité et d'adaptabilité.

#### Développer l'aéroport de Saint-Exupéry

- Plus de diversité sur les destinations de vol ;
- l'offre Rhône-Express trop chère et inadaptée au développement.
- Ne pas placer la desserte de l'aéroport en situation de monopole depuis Lyon.

## ✓ Développement numérique

- Garantir une couverture numérique équitable sur tout le territoire (constat d'un sous-équipement numérique dans certains secteurs de la métropole) ;
- instaurer un centre d'aide à l'utilisation du numérique ;
- prendre le « leadership » des métropoles françaises sur le numérique.

## ✓ Développement de la production industrielle et de services

- Affirmer les centres de compétitivité : Biopole, chimie,... ces pôles doivent absolument intégrer les petites entreprises et les startups ;
- développer en centre ville, y compris à Lyon, des zones d'activités pour maintenir l'artisanat de proximité.

## ✓ Développement du tourisme

- Mettre en place des « pass transport/ culture » comme dans certaines grandes villes internationales ;
- valoriser les sites de la Métropole sans oublier ceux de la périphérie de la métropole.
- favoriser le développement et l'utilisation des langues étrangères dans les institutions culturelles.

## ✓ Développer l'économie circulaire

- Mettre en place plus de filières de réutilisation des déchets ou encombrants
- Créer et actualiser un annuaire des acteurs de l'économie circulaire
- augmenter le nombre de passages autorisés et le type de déchets dans les déchèteries pour le recyclage.





## SOLIDARITÉ & AFFAIRES SOCIALES

### CONSTATS

L'accompagnement social pour réduire les fractures territoriales, soutenir les personnes les plus fragiles, est un devoir humain et sociétal avant même d'être une obligation républicaine pour tendre vers une société équitable. Cependant, les demandes d'aides s'accroissent, compte tenu de plusieurs facteurs : un contexte socio-économique peu favorable, l'augmentation du nombre de familles monoparentales dont les ressources financières sont mises à mal. L'allongement de la durée de vie si l'on doit s'en réjouir, entraîne également pour certains la perte d'autonomie et l'augmentation de soins qui doit être prise en compte et suppléée.

La dimension humaine particulière de cette thématique ne doit pas être négligée.

Des situations personnelles complexes parfois dramatiques engendrent des frustrations mais ne doivent pas occulter les difficultés auxquelles les travailleurs sociaux sont confrontés et leur engagement quotidien.

Les aides sociales représentent un poste budgétaire important pour la métropole et difficilement maîtrisable.

**Comment assurer le service aux citoyens le plus efficient dans un contexte budgétaire contraint ?**

Depuis la fusion avec les services départementaux en 2015, la métropole de Lyon a hérité de compétences sociales. Il est important de ne pas perdre l'entrée "proximité" pour que le parcours du citoyen en situation de demande d'aide soit facilité et que les services sociaux aient une vue d'ensemble et transversale.

### PRÉCONISATIONS

#### Simplifier les démarches

- Décloisonner les services et favoriser le travail en transversalité pour limiter les lourdeurs administratives et les redites perçues par les demandeurs ;
- assurer une bonne articulation entre les services sociaux des communes (services municipaux et/ou CCAS) et des services métropolitains ;
- développer les compétences articulées, les commissions communes CCAS/Maison de la métropole (MDM) sans "invoquer systématiquement" le secret professionnel pour ne pas communiquer ;

#### ✓ Établir une analyse géographique au niveau des conférences territoriales des maires (CTM)

- Instaurer un niveau d'analyses des besoins sociaux de la commune, mais plus largement au niveau des CTM ,
- disposer d'un observatoire social au niveau des CTM : statistiques du territoire, analyse des besoins et délégation de budgets pour projets innovants de territoire en articulation avec les communes ;
- par exemple on constate que les perspectives de vieillissement ne sont pas les mêmes sur l'ensemble des territoires, d'où la nécessité de pouvoir autoriser des projets spécifiques, à l'échelle des CTM ;
- demander une certaine autonomie des CTM en terme de projet et de financement.

## ✓ Inclure l'aspect développement durable dans les aides liées à l'habitat

- Prioriser des projets en lien avec la transition écologique : développement du dispositif ECORENOV ;
- renforcer l'accompagnement en développant des ateliers d'aide aux économies d'énergie afin de modifier les comportements, systématisation pour les personnes sollicitant des aides CCAS ou FSL/FSE en partenariat avec les communes, les centres sociaux et les maisons de la Métropole ;
- développer des habitats participatifs et coopératifs (aide à la rénovation thermique et à l'accessibilité) pour favoriser le maintien à domicile de seniors sur des petites structures communes.

## ✓ Accompagner les personnes âgées et en situation de handicap

- Favoriser des projets de territoire de lutte contre l'isolement des personnes âgées ;
- proposer une aide financière « mutualisée » à partir d'un projet commun (sorte de mutualisation d'APA) pour que des personnes âgées ou des adultes en situation de handicap puissent vivre ensemble en finançant une maîtresse de maison. En fait l'idée serait d'inverser la logique, plutôt qu'une entrée par dispositif (APA par exemple) faire une entrée par les besoins des personnes.

## ✓ S'inspirer de formes de mutualisation pour proposer des solutions innovantes pour plusieurs prestations : APA et PCH.

Ceci pour créer des habitations où les moyens humains personnel pourraient être mutualisés. On pourrait aussi se calquer sur le projet Territoire zéro chômeur (TZC) pour recruter du personnel bénéficiaire du RSA et le former aux métiers des services à la personne en lui proposant également un logement dans ces « résidences de vie. »

La proximité incarne la dimension humaine et est l'échelon le plus efficace et le plus à même de répondre aux enjeux et aux besoins. Le périmètre des CTM apparaît comme le plus adéquat pour exercer les compétences sociales, recenser les besoins et traiter les demandes. Une déconcentration élargie des moyens vers les conférences territoriales des maires doit être étudiée pour favoriser l'innovation sociale ! Plus proche, plus humain !

---

### Dico des sigles

CCAS : Centre communal d'action sociale

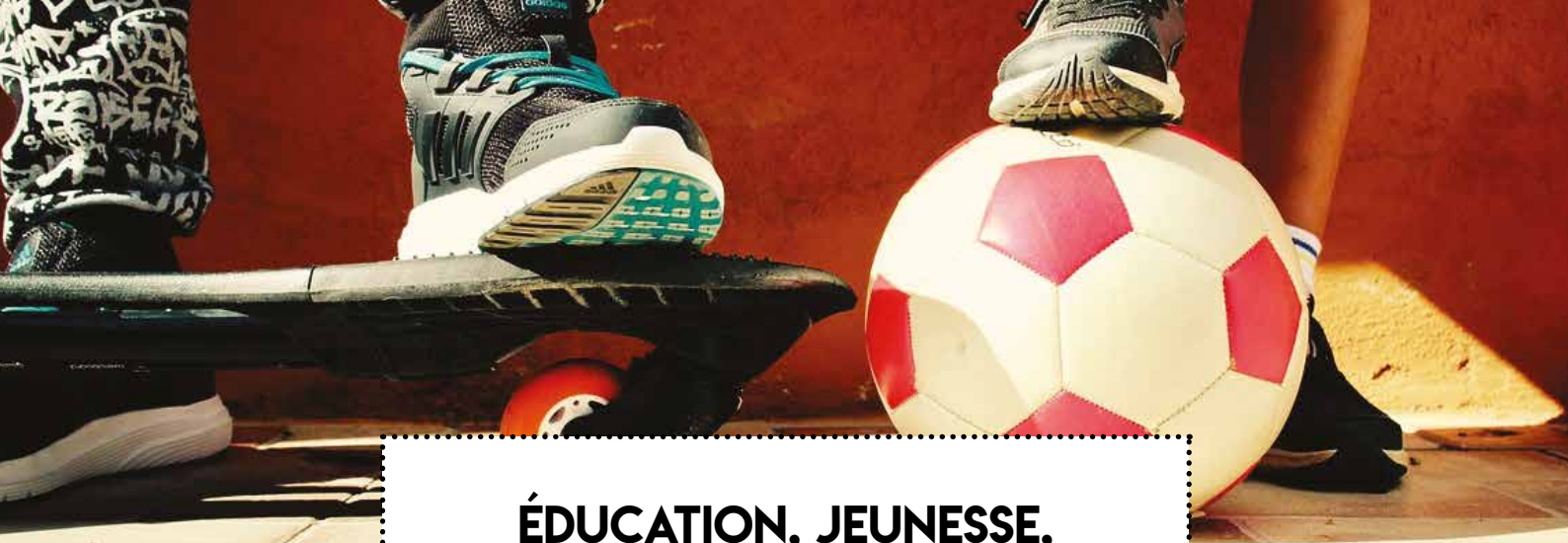
MDM : Maison de la Métropole

FSL : Fonds de solidarité pour le logement

FSE : Fonds social européen

APA : Allocation personnalisée d'autonomie

PCH : Prestation de compensation du handicap



## ÉDUCATION, JEUNESSE, ASSOCIATIONS, CULTURE & SPORT

### CONSTATS

**Le territoire de la Métropole de Lyon est-il suffisamment loti en matière d'équipements publics notamment culturels et sportifs ?**

Nous notons un réel sous-équipement au niveau des installations publiques de proximité. (Exemple : les piscines). L'évolution de la société exprime de nouveaux besoins culturels et sportifs. Ces nouvelles pratiques sollicitent l'espace public. Cependant, les équipements actuels sont surexploités et ne peuvent répondre à l'ensemble des besoins. Une optimisation des créneaux horaires est encore possible, mais ne semble pas suffisant. Le manque de moyens financiers des communes ne permet pas de palier ce déficit.

**La Métropole doit-elle s'approprier des compétences propres en la matière ou doit-elle rester un facilitateur d'actions particulières ?**

Les communes et la Métropole n'ont clairement pas les mêmes compétences. La Métropole n'a pas vocation à intervenir dans le champs des compétences communales dont celle notamment de la gestion des équipements de proximité. Elle a, en revanche, vocation à promouvoir des équipements à rayonnement « métropolitain » et soutenir des actions transversales et intercommunales. La sensibilisation des écoliers et collégiens aux problématiques de développement durable et de la santé est un exemple.

Le rôle de la Métropole peut s'apparenter à celui d'un chef d'orchestre en impulsant une dynamique sur l'ensemble du territoire tout

en s'appuyant sur les communes. Un travail en commun, descendant et ascendant, est indispensable.

### PRÉCONISATIONS

- ✓ Repenser sur un véritable schéma de cohérence territoriale culturel et sportif (SCTCS) afin de recenser l'ensemble des équipements préexistants sur le territoire métropolitain. Construction de ce schéma en collaboration avec les collectivités, les associations, les fédérations et l'ensemble des acteurs concernés ;
- ✓ définir précisément la notion de « l'intérêt métropolitain » afin de mutualiser et transférer la gestion des différents équipements publics à la collectivité la plus pertinente ;
- ✓ développer l'ingénierie de projets en lien avec les communes. Passer par des appels à projets, profiter d'événements nationaux voire internationaux (championnats, jeux olympiques...) pour promouvoir le sport ;
- ✓ promouvoir des événements culturels métropolitains en les déclinant et irriguer l'ensemble du territoire métropolitain. Par exemple, Fête des lumières et de la Biennale de la Danse...
- ✓ généraliser et développer le « Pass' Métropole » (culture et sport) type carte M'RA de la Région. Une expérimentation est en cours 'traboule'.





## PROXIMITÉ & GOUVERNANCE

### CONSTATS

Le terme de gouvernance s'est développé dans les pays anglo-saxons au cœur des années 70, puis est réapparu dans un contexte très différent. Cette notion a d'abord pris son essor dans le secteur privé avant de s'imposer progressivement dans le secteur public. Il s'agit ici de trouver les moyens et les acteurs pour bien gouverner.

La bonne gouvernance se doit d'agrèger différents types d'acteurs : structures publiques, associations, citoyens... Il serait nécessaire aujourd'hui d'élargir ce champ à une plus grande diversité, pour que différents protagonistes prennent leur part à la décision.

La Métropole est désormais une collectivité territoriale qui apparaît assez éloignée des citoyens et des questions de proximité. Certains regrettent que les citoyens n'aient pas été associés et consultés au moment de sa création en 2015.

Parallèlement, on constate que le citoyen est assez exigeant sur le fonctionnement d'une commune ; toutefois peu d'habitants s'impliquent réellement et participent aux réunions...

#### Sur le fonctionnement actuel

- Le système apparaît hyper-centralisé, la structure administrative semble être décisionnaire ;
- les compétences de la communauté urbaine relevaient davantage de compétences techniques, d'ingénierie et opérationnelles (voirie, assainissement, urbanisme...) ;

- bien qu'ayant absorbé des compétences sociales héritées du département, cette culture initiale a imprimé celle de la métropole. Le schéma de fonctionnement reste « vertical » et s'inscrit dans une culture « de silo » ;
- les services et les élus métropolitains ne sont pas facilement identifiables et donc peu accessibles. Ils apparaissent donc éloignés de la population ;
- pour certains, le débat politique et les votes qui en découlent ont pour vecteur les groupes politiques au détriment parfois de l'expression individuelle des élus. En outre, les votes ne sont pas décomptés électroniquement, ce qui pourrait illustrer de façon plus transparente les positions individuelles ;
- la conférence territoriale des maires (CTM) doit être un lieu d'échanges ascendants et descendants entre maires et avec les services de la métropole. Or, elle est perçue davantage comme un espace d'information descendante des services vers les communes ;
- les CTM n'ont pas de réel pouvoir, elles sont uniquement consultatives.



## PRÉCONISATIONS

### ✓ Le nouveau mode de scrutin pour les élections à la Métropole en 2020

Les nombreux élus locaux présents à cette table regrettent surtout le changement de statut de la métropole et l'adoption du nouveau mode de scrutin qui en découlerait pour les élections à la métropole en 2020. Il ne peut qu'éloigner davantage le citoyen de la prise de décision. Il est regrettable qu'avec ce nouveau mode de scrutin toutes les communes ne soient plus représentées au sein du conseil de la Métropole. Les communes ne doivent pas devenir des arrondissements de la Métropole, ce qui est un risque à terme.

#### Les risques à partir de 2020

- Bien qu'élus au suffrage universel direct, les conseillers élus sur des listes « politisées » représenteront des circonscriptions, alors qu'ils pourraient même ne pas être élus municipaux. Leur préoccupation principale ne sera plus la place et le rôle des communes et donc de tous les citoyens ;
- ces nouveaux élus risquent d'être « déconnectés » des réalités du terrain et de l'ensemble des projets d'une commune ;
- les décisions pourraient être prises sans concertation et sur des critères non adaptés (ex : nombre de places de parking par logement, déchèterie de La-Tour-de-Salvagny...);
- les connexions et la préhension des sujets peuvent en pâtir et déboucher sur des délais de réponse augmentés. (Exemple : panneau de travaux de Neuville).

#### Préconisations

- donner aux conseillers métropolitains les moyens de connaître la globalité des projets des communes (comme le maire aujourd'hui) ;
- améliorer la communication de la Métropole vers les habitants ;
- éviter les dysfonctionnements en termes de prise de décision et identifier les acteurs et modalités d'interventions ;
- assurer la prédominance des décisions politiques sur l'exécution administrative.

Toutefois les participants pensent que ce mode de scrutin ne sera pas changé avant les élections de 2020. Il est impératif de trouver des moyens pour rapprocher les besoins des citoyens des décisions métropolitaines.

### ✓ Consolider le rôle des comités de quartier

- associer ces structures aux décisions métropolitaines ;
- laisser aux arrondissements de Lyon des marges de décisions et d'actions en matière de proximité immédiate et alléger ainsi les procédures de validation et de décision avec la mairie centrale pour plus de réactivité et d'efficience.

### ✓ Renforcer le rôle des conférences territoriales des maires (CTM)

- instaurer en priorité un échelon intermédiaire entre la commune et le conseil de la Métropole. Les CTM sont le territoire de la proximité. La CTM semble être l'échelon le plus pertinent mais il faudrait que son fonctionnement soit profondément renouvelé et modifié ;
- maintenir et élargir à cet effet, le pouvoir des CTM, non pas le limiter à un seul rôle consultatif ;

Cette conférence territoriale des maires permet à la Métropole de diffuser de l'information descendante vers les communes. Nous proposons de réhabiliter un fonctionnement avec des échanges bilatéraux (comme cela est prévu dans le règlement). Le ou la présidente en accord avec les autres maires construit l'ordre du jour. Les maires font « remonter » leurs priorités auprès de la Métropole ;

- accorder à la CTM un pouvoir délibératif limité à un périmètre défini. Généraliser l'organisation au sein des communes d'instances de concertation préalables pour mieux définir leurs projets, les présenter en CTM et faciliter ainsi leur réalisation.

## ✓ **Mieux utiliser les services de proximité**

- la déconcentration des services de la Métropole pourrait être également une solution pour renforcer la proximité avec le citoyen. Les « maisons de la Métropole » peuvent être un lieu pour favoriser cette décentralisation des services.

## ✓ **Mettre à profit les initiatives citoyennes**

- les élus doivent faire davantage confiance aux citoyens et permettre à des initiatives citoyennes de se mettre en place, car les citoyens ont souvent beaucoup d'idées et de projets.

Le travail effectué par le conseil de développement sur le recensement des initiatives collaboratives dans les territoires de la Métropole en est une illustration.

### **Proposition d'une méthode de travail**

- initier davantage de rencontres et d'échanges entre citoyens et élus de terrain pour produire des propositions communes sur des thématiques définies ;
- communiquer les résultats au maire ;
- agréger les propositions, les étudier et valider en CTM ;
- appliquer et décliner les propositions après évaluation par les agents de la Métropole.

Ce document a été établi à partir des contributions des animateurs des 13 tables rondes.

Un grand merci à :

Marc AUGOYARD	Stéphane LEROUX
Moussadeck BOULEGROUN	Fabienne LÉVY
Corinne CARDONA	Karine LUCAS
Jean-Stéphane CHAILLET	Christelle MADELEINE
Laurence CROIZIER	Daniel MERCIER
Bernard DEJEAN	Romain MIFSUD
Sophie DESCOUR	Marylène MILLET
Pierre DIAMANTIDIS	Hervé MOREL
Thierry ELMASSIAN	Florian PATARD
Gérard FRAPPIER	Jean-Pierre SARTORETTI
Jean-Pierre FUSARI	Xavier SIMOND
Valérie GLATARD	Nicolas STRASSARINO
Yves HARTEMANN	Damien THIEBAUT
Luc LAFOND	Éric VERGIAT

---

Merci aux organisateurs et initiateurs du projet, Christophe GEOURJON et Marc GRIVEL, ainsi qu'aux bénévoles qui ont assuré la logistique pour la réussite de cet événement, la création graphique et la relecture de ce document.

**OSEZ PROPOSER  
DES SOLUTIONS  
POUR AMÉLIORER  
VOTRE QUOTIDIEN !**

