

Séance plénière de présentation-débat du Conseil de développement

- ▶ **Présentation et échanges sur la mise en œuvre du Plan de Déplacements Urbains et les travaux de l'Observatoire des déplacements.**
- ▶ **Présentation, débat et adoption de la contribution du Conseil de développement sur le projet de réforme territoriale**

Compte-rendu de la séance du 18 juin 2009

► **Objet de la présente réunion**

- Lancement du dialogue sur l'état d'avancement de la mise en œuvre du Plan de Déplacements Urbains et les premiers travaux de l'Observatoire des déplacements.
- Présentation, débat et adoption de la contribution du Conseil de développement en réponse à la saisine du Grand Lyon sur le projet de réforme territoriale.

► **Ordre du jour**

- Présentation de la démarche de suivi et échanges sur l'état d'avancement de la mise en œuvre du PDU (SYTRAL) ;
- Présentation et échanges sur les premiers travaux produits par l'Observatoire des déplacements (Agence d'Urbanisme, Grand Lyon, SYTRAL);
- Échanges sur les modalités de restitution et de suivi du PDU avec la commission « aménagement et déplacements » du Conseil de développement ;
- Présentation, débat et adoption de la contribution du Conseil de développement en réponse à la saisine du Grand Lyon sur le projet de réforme territoriale.

1. Accueil par Jean FRÉBAULT

Bernard RIVALTA, Président du SYTRAL et l'équipe du SYTRAL, Bernard SIMON et Philippe BOSSUET, ainsi que Gérard CLAISSE, Vice-président en charge de la participation citoyenne et du Conseil de développement, sont accueillis en ouverture de séance. Michèle VULLIEN, vice-présidente en charge du Pôle déplacements, est excusée. Jean FREBAULT remercie également la présence d'Olivier LAURENT du service Déplacements du Grand Lyon ainsi que Thibault DESCROUX de l'Agence d'urbanisme. Avant de présenter l'ordre du jour de la séance, il précise que cette première étape d'un processus de dialogue régulier sur la politique de déplacements du Grand Lyon et le Plan de Déplacements Urbain correspond à une attente forte du Conseil de développement.

La première partie de la séance plénière sera consacrée à initier un dialogue sur la stratégie et les politiques publiques de déplacements de l'agglomération entre le SYTRAL et le Conseil de développement du Grand Lyon :

- présentation de l'état d'avancement de la mise en œuvre du PDU par le SYTRAL ;
- échanges sur les premiers travaux produits par l'Observatoire des déplacements par l'Agence d'urbanisme ;
- échanges sur les modalités de restitution et de suivi du PDU avec la commission « aménagement et déplacements » du Conseil de développement.

Dans la deuxième partie de séance, le Conseil de développement présentera son projet de contribution sur la réforme territoriale, en réponse à la saisine du Grand Lyon en date du 5 mai 2009.

2. Introduction par Gérard CLAISSE

2.1. Rappel historique du débat public sur la politique de déplacement et le PDU.

Lors de l'élaboration du premier PDU en 1997, il avait été créé un Comité Consultatif des Déplacements, dont la pérennisation était prévue pour suivre la mise en œuvre du PDU lors de sa révision en 2005. Or, lors de la refondation du Conseil de développement en 2006, il a été créé en son sein une commission permanente « Aménagement et déplacements » afin d'engager un dialogue continu avec les acteurs de la société civile sur la stratégie et les politiques publiques dans le domaine de l'urbanisme, de l'aménagement et des déplacements. Cette commission du Conseil de développement est venue remplacer le Comité Consultatif des Déplacements depuis 2006.

Or la question de suivi du PDU a été relativement absente des débats jusqu'à présent. Les saisines successives sur le Plan de mandat, Lyon 2020, le Plan climat, le SCOT..., n'ont

pas permis au Conseil de développement d'organiser sa réflexion et ses travaux de façon précise sur les objectifs de la politique de déplacements du Grand Lyon (bien que cette question soit abordée de façon transversale sur l'ensemble des chantiers).

Le Conseil de développement souhaite aujourd'hui faire un bilan de la mise en œuvre du PDU et échanger sur les premiers travaux de l'Observatoire des déplacements.

2.3. Déplacements et dialogue citoyen, des débats aux sujets délicats.

Gérard CLAISSE insiste sur le fait que les deux politiques publiques parmi les plus complexes et les plus conflictuels en matière de concertation sont le renouvellement urbain et la politique de déplacements-stationnement.

En ce qui concerne la politique de stationnement par exemple, le milieu associatif se positionne généralement favorablement à la philosophie générale portée par la collectivité, dans la mesure où il s'agit d'un levier important de la politique de déplacements, permettant de réorienter la demande de transports et limiter la place de la voiture (notamment via l'extension du stationnement payant). En revanche, lorsque le sujet est débattu avec les habitants et usagers dans les quartiers, le niveau d'acceptabilité devient plus conflictuel.

Les questions de déplacements, sur le plan national, en termes de réalisation d'infrastructures, de nouvelles voiries et voies ferroviaires, sont des sujets de discordes : la société civile se positionne différemment en fonction des postures individuelles - piétons, cyclistes, automobilistes et usagers des transports publics - sans se poser de question sur les nuisances occasionnées par chacun.

Les sujets liés au transport suscitent des controverses en raison des difficultés générées par les opérateurs multiples et la diversité des acteurs. Le tunnel de la Croix Rousse fait ainsi l'objet de débats importants avec des points de vue divergents.

L'espace public de la voirie est un lieu qui produit des comportements agressifs et conflictuels, alors qu'il devrait constituer un lieu de civilité.

Le Conseil de développement met en débat la problématique des déplacements et des projets d'infrastructures, qui suscite des attentes fortes de la part des associations thématiques spécialisées sur ces questions.

Cette première séance consacrée au PDU et à l'Observatoire des déplacements pourra être prolongée ultérieurement par de possibles interventions de Michèle VULLIEN sur la politique modes doux du Grand Lyon, de la Région Rhône-Alpes sur le réseau TER et REAL et de l'État sur les grandes infrastructures.

3. La mise en œuvre du Plan de Déplacements Urbains : Démarche de suivi et échanges sur le PDU

Présenté par Bernard RIVALTA

Le SYTRAL gère au quotidien des situations contradictoires permanentes entre les différents usagers de la route : automobilistes, usagers des transports en commun, cyclistes et piétons.

Il dispose de deux compétences majeures :

- a) L'organisation des transports en commun dans leur fonctionnement et dans la construction de nouveaux outils.
- b) La planification de l'ensemble des déplacements en tant qu'autorité organisatrice des transports.

Le Plan Local Urbain (PLU), élaboré à partir du PDU, est un document de planification pour les communes, le Département et la Région dans le développement économique, le développement des transports, le choix et la cohérence dans les autres modes de déplacements. C'est aussi un document de base pour le SCOT - et plus généralement pour le développement urbain et l'organisation de l'agglomération.

L'expertise et l'analyse du fonctionnement du réseau actuel sont des outils de mise en œuvre du PDU.

En observant les échanges internationaux sur la philosophie de l'organisation des déplacements et des relations voirie / transports publics et modes doux, on voit que la France est le seul pays où le PDU est sous la responsabilité de l'autorité organisatrice des transports.

3.1. Un périmètre d'actions à géométrie variable.

En dehors de son périmètre d'action directe, le SYTRAL n'a pas autorité sur les périmètres voisins ; il n'a qu'une connaissance relativement réduite des schémas d'organisation extérieurs en termes d'urbanisme et de commerces. Dans cette configuration, il est difficile d'appliquer les actions sur un territoire plus large - notamment sur les transports ferroviaires, dans leur liaison avec la partie centrale de l'agglomération.

Depuis la création de la Communauté urbaine, il y a quarante ans, le périmètre urbain a évolué. Le SYTRAL souhaite que l'État impose un nouveau périmètre à la Communauté urbaine, compte-tenu des évolutions de l'urbanisme - bien que toutes les communes n'y soient pas favorables.

Le SYTRAL menace la commune de Genas, hors du périmètre de la Communauté urbaine, de supprimer la ligne de bus qui la dessert. La commune finance la ligne à hauteur de 160 000 euros et refuse d'adhérer à la Communauté urbaine pour ne pas payer d'impôt alors que le SYTRAL en finance 650 000 euros.

Bien qu'elles aient contesté la création de la Communauté urbaine à ses origines, aucune commune n'imaginerait, aujourd'hui, s'en retirer.

3.2. Pilotage

La mise en œuvre du PDU nécessite une articulation des projets et un travail partenarial du SYTRAL avec l'État, la Région Rhône Alpes, le Département du Rhône, le Grand Lyon et les collectivités.

Selon la géographie des territoires, les temps de décision, les coûts et les moyens de financement ne sont pas identiques. La réalisation d'un projet demande des connaissances techniques de l'ensemble des partenaires : la réalisation de la gare Jean Macé a nécessité une participation de la RFF, une intervention technique de la SNCF, un investissement de la Communauté urbaine et une mise en œuvre du SYTRAL dans la liaison de la ligne de tramway.

Le PDU réclame des pôles multimodaux dans ses axes de travail.

3.3. Les enjeux structurants du PDU

- Diminuer la pollution de l'air et le bruit pour mieux protéger la santé et l'environnement ;
- Améliorer la sécurité des déplacements ;
- Instaurer une solidarité d'agglomération ;
- Proposer de réels choix de modes de déplacements en rendant attractifs la marche à pied, le vélo et les transports collectifs ;
- Permettre à chacun de profiter de la vie à proximité d'un espace urbain sans voiture ;
- Organiser les déplacements nécessaires à l'économie, à l'enseignement, aux loisirs et à la santé.

La mise en œuvre des politiques de développement social et urbain dans les quartiers solidaires est étroitement liée au développement des transports en commun. Toutefois les projets font l'objet d'un arbitrage : le Grenelle de l'environnement n'a pas prévu de subventionner à sa juste valeur le projet de prolongement des TC jusqu'à Eurexpo alors qu'il s'agissait d'un pôle créateur d'emploi. La desserte des quartiers a été priorisée.

La large démarche engagée par la SYTRAL s'articule autour de quatre axes :

- une agglomération où tous les moyens de déplacement ont leur place ;
- une agglomération équitable ;
- une agglomération sûre et agréable à vivre ;
- une agglomération de partage des choix.

COMPTE-RENDU

Les modes de transports en commun à valoriser doivent être ressentis comme une plus-value pour les usagers et non comme un choix imposé et restrictif.

Des objectifs de mise en œuvre et de suivi :

- 24 objectifs et 65 sous-objectifs ;
- 192 actions de différentes natures : actions d'investissement, de fonctionnement et de mise en œuvre ;
- 18 actions relatives au cadre institutionnel de l'organisation partenariale et au suivi du financement.

3.4. Du suivi à l'évaluation d'une politique de déplacement

- Une évolution méthodologique dans la démarche de suivi de l'évolution.
- Un outillage progressif de l'action publique.

Le SYTRAL a réalisé le premier PDU français. Lorsque les autres collectivités lançaient le leur, le PDU du SYTRAL entrait en révision. Les niveaux de connaissance étant en décalage, il a fallu trouver une méthodologie de cohérence d'ensemble. Des évaluations ont été menées, de 1998 à 2007 :

- bilans des projets de transports en commun ;
- expérimentation de l'Observatoire des déplacements ;
- suivi de la mise en œuvre des actions du PDU ;
- bilan des actions ;
- Observatoire des déplacements.

À la demande du SYTRAL, l'Agence d'urbanisme réalise des études complémentaires dans le but d'acquérir de meilleures connaissances.

3.5. Le dispositif de suivi de mise en place

- moyens techniques du SYTRAL : observations, analyses, enquêtes, comptages...

Le SYTRAL a pour objectif de travailler sur tous les paramètres - dont ceux de l'enquête ménages, qui a porté sur les modes de déplacements de 11 000 ménages. Les résultats de l'enquête permettent d'établir des obligations vis-à-vis des types de développements de transports en commun. Pour chaque extension de ligne de bus ou de transports en commun, les enquêtes ménages sont prises en compte.

- une répartition du pilotage et des maîtrises d'ouvrage dans une gouvernance commune ; des réalisations multi partenariales avec le Grand Lyon, le Département, la Région et l'État.

3.6. Exemple de l'Observatoire des déplacements

Une source de références

- pour l'évolution de l'offre de transports ;
- en mutualisant les différentes sources d'informations : le SYTRAL impulse cette dynamique dans le PDU.

Évaluation de l'impact des actions avec :

- le Plan Climat ;
- le Grenelle de l'environnement ;
- le plan REAL ;
- le développement durable : volet économique ou volet financier. Le SYTRAL s'oppose au taux de prise en charge du ticket transport des entreprises à leurs salariés, car il se traduit par des financements en moins pour le réseau de transport. Or, développer le réseau de transports c'est faire du développement durable. Le SYTRAL a été dans l'obligation de diminuer l'abonnement étudiant pour le réajuster à celui du salarié. Le coût de cette opération a coûté 2,7 millions d'euros au SYTRAL. En matière de développement durable, il faut conduire des politiques cohérentes.

Les productions de l'Observatoire des déplacements : des périmètres d'observation variables selon les territoires.

3.7. État d'avancement des actions du PDU

3.7.1. Un bon taux de réalisation des actions depuis 2005

- Une agglomération agréable à vivre : la **fermeture des stations de métro** a gagné en sécurité et en valeur économique, soit 10 millions d'euros de gains par rapport à une fraude de 20 millions d'euros.
- Une agglomération de choix : **39 actions sont réalisées, 79 sont en cours, 22 sont en préparation, et 14 actions n'ont pas encore démarré.**
- Sur la **ligne A7 et A8**, l'action a bien démarré mais la durée de réalisation, estimée entre 10 et 15 ans, ne la rend pas encore visible.
- Un état d'avancement des axes équilibré.

L'objectif du dernier plan de mandat, repris par le plan de mandat en cours, se concentre sur une notion d'agglomération et non plus sur une notion d'hyper-centre. Il s'agit de retrouver des axes autour desquels se réorganisent les transports en commun en sortant les lignes fortes de l'hyper-centre. Faire arriver un tramway aux Minguettes ou un trolleybus à Rillieux ou à Saint Priest sont des actions fortes de fonctionnement qui trouvent leur réponse dans une agglomération solidaire selon les axes du PDU.

3.7.2. Des points de vigilance bien identifiés

Les principaux points d'achoppement portent sur des thèmes complexes :

- **la place des taxis et des cars de tourisme** : perspective de faire emprunter les voies de bus aux taxis dans le cadre du développement durable (diminution de la vitesse).
- **la tarification inter modale** : l'usager paie le quart de l'abonnement ou le tiers (si on comptabilise l'investissement). Pour une ville et un déplacement équitable, il n'est pas recommandé que le SYTRAL, dont les budgets sont en restriction, prenne en charge la totalité du financement tarifaire.
- **les transports de marchandises en ville** : propositions de technologies nouvelles via des points de rassemblement des colis et la redistribution des marchandises en voiture électrique.

3.7.3. Bilan par axes

Une agglomération où les moyens de déplacement ont leur place. Les axes de travail :

- améliorer l'offre des transports collectifs ;
- améliorer la place des taxis ;
- maîtriser la vitesse automobile ;
- mieux partager la voirie ;
- poursuivre la politique de stationnement ;
- développer les axes de complémentarité ;
- assurer l'approvisionnement de l'agglomération.

L'Agence d'urbanisme, la Communauté urbaine, la Région et le SYTRAL se sont regroupés dans un travail d'étude partenariale des axes dont les résultats nourrissent la réflexion du fonctionnement des transports.

3.7.4. Synthèse du bilan des réalisations

- Niveau quantitatif : 82 % des actions du PDU sont livrées ou sont en cours de livraison.
- Niveau qualitatif :
 - Un partenariat opérationnel : travail structurel dans la mise en œuvre des actions ;
 - Une place du transport en commun de plus en plus prégnante sur l'agglomération - principalement sur la partie centrale avec de nouvelles lois comme l'accessibilité au PMR. Bien que le réseau de Lyon soit un des plus accessibles, le SYTRAL a budgété, pour les dix ans à venir, 50 millions d'euros pour poursuivre la démarche d'accessibilité au niveau des arrêts (1 500 arrêts sur 3 000) ;
 - Une amélioration du service ferroviaire : accélération de la mise en œuvre de REAL sur les gares, les parkings et les rabattements ;
 - Une politique de stationnement ambitieuse ;
 - Une mobilité en pleine mutation : développement des PDE et des modes doux et gestion des difficultés liées à ces nouveaux modes de déplacement ;
 - Une agglomération en voie d'apaisement : mise en place de zones 30 ;
 - Des prises en compte environnementales :
 - Observatoire des bruits ;
 - Traitement des points noirs ;
 - Suivi de la qualité de l'air relayée par le Plan de protection et atmosphérique à échelle plus large.

La mise en œuvre du PDU se situe sur une logique de maîtrise, de réflexion, de réorganisation et de complémentarité - c'est-à-dire la même logique que les POS sur la maîtrise des sols. La législation qui autorisait les maires à délivrer des permis de construire selon leur bon vouloir s'est éteinte avec la mise en place d'une rationalisation. La prégnance des transports en commun sur la législation française, qui soulève de nombreuses interrogations en matière de AOT, de PLU, des enquêtes ménages et de coordination, est le produit de la décentralisation. Les intérêts de l'État ne sont pas nécessairement ceux des collectivités locales : elles sont souvent en attente de financement de l'État pour mettre en œuvre des transports.

En revanche, la décentralisation a permis une maîtrise de l'aménagement du territoire et des actions en contribuant à améliorer la vie des usagers au niveau économique et sur le plan de la protection de l'environnement.

Questions du public

➤ *Le PDU s'impose au SCOT. Or, ce sont les orientations du SCOT qui doivent être prises en compte dans le PDU, bien que sa programmation précède celle du SCOT. Le schéma régional de transport s'impose au SCOT qui s'impose au PDU et ensuite au PLU: dans ces conditions, la mise en œuvre du PDU semble difficile.*

Bernard RIVALTA : Le PDU s'applique sur le terrain alors que le SCOT est davantage un élément programmatique. Le SYTRAL a répondu, à travers le PDU, à une programmation du SCOT et à la réalité des structures existantes. Il s'agit plus d'une démarche interactive, dans la mesure où le SCOT et le PDU sont élaborées par les mêmes personnes. Le SYTRAL travaille, à travers le PDU, à des réalisations à mettre rapidement en place. À travers le PDU et le SCOT, il travaille à la planification et au développement de l'agglomération.

Certains choix s'intègrent aussi bien dans la réflexion du SCOT que dans celle du PDU.

➤ *Le réseau de l'agglomération est un réseau en étoile, alors que les débats du précédent Conseil de développement préconisaient des orientations en circulaires.*

Bernard RIVALTA : Le SYTRAL travaille sur les circulaires - notamment sur les lignes A7 et A8 pour lesquelles il avait été demandé au Président de la Communauté urbaine, sous le précédent mandant, de désigner un organisateur pour assurer la cohérence des axes. Le SYTRAL a demandé à l'Agence d'urbanisme de réaliser les liaisons A7 et A8. Certaines lignes de bus existent déjà : les lignes Z I 1, Z I 2 et Z I 3 relient les différentes zones industrielles et apportent une qualité de transports aux usagers.

➤ *Les grandes institutions se développent : Hospices civils de Lyon, Université Lyon I, Charles Meyrieux. Comment ces évolutions sont-elles prises en compte dans le PDU ?*

Bernard RIVALTA : Le SYTRAL a lancé le projet de tramway T4. La liaison avec le projet T1 va permettre la liaison de l'université de la Doua à la Manufacture des Tabacs et, avec la jonction de T2, à l'université de Bron.

Le SYTRAL est favorable au prolongement des hôpitaux dans la mesure où le périphérique ouest est accepté. Or il est encore largement contesté. Le métro transporte 250 000 voyageurs par jour et le prolongement de la Saulaie jusqu'au pôle hospitalier coûte 300 millions d'euros, soit la moitié d'un plan d'investissement. Tant qu'il n'y aura pas un pôle de rabattement et un pôle multimodal avec des parkings et des voies de bus, l'investissement ne sera pas justifié.

Pour un développement durable, une culture du tissu social et une insertion dans l'agglomération, le SYTRAL souhaite que les jeunes des Minguettes puissent emprunter la ligne T4 pour se rendre à la Manufacture des Tabacs, à l'Université et au Campus de la Doua. Toutefois, la réussite de ce type de démarche relève de la responsabilité de toutes les collectivités.

COMPTE-RENDU

➤ *Il y a une obligation à mettre en place un compte PDU. Il est intéressant de connaître comment s'organise le partage des responsabilités et des financements vis-à-vis des contributions des usagers des transports en commun et des automobilistes et comment sont utilisés les crédits au niveau de la voirie.*

Bernard RIVALTA : La mise en place d'un compte de déplacements ne permet pas d'obtenir des données précises et réelles. Toutefois l'enquête de déplacements donne des indications sur les déplacements en voiture.

Le partage de la voirie avec la mise en fonction de la 2ème voie bus cours Lafayette a provoqué des mécontentements sur l'axe nord-sud en raison d'une modification du réseau.

➤ *Le PDU est un texte qui n'est pas appliqué :*

- *le pont Morand n'a pas changé de configuration depuis 1976 : le projet de bandes cyclables est repoussé depuis cinq ans ;*
- *la DRE projette de supprimer la seule piste cyclable dans la traversée du Rhône au sud de Lyon entre la Mulatière et Vernaison au profit d'une voie automobile qui se rajoute aux trois voies existantes dans un sens de circulation et aux quatre voies dans l'autre sens de circulation.*

Bernard RIVALTA : une agglomération de 1 600 000 habitants ne peut pas satisfaire l'ensemble des usagers. Des pistes cyclables seront créées lors de la construction des lignes de tramway comme sur la ligne T3 et T4.

Toutefois les décisions n'appartiennent ni au SYTRAL ni au PDU : les routes départementales dépendent du pouvoir de police du Président du Département comme les routes nationales dépendent de celui du Préfet.

S'il y a sans doute des points à améliorer dans l'agglomération, de grandes avancées ont été faites notamment pour les usagers des vélos : Vélo'v, pistes cyclables -même si elles ne sont pas toujours conformes...

4. L'Observatoire des déplacements

Présenté par Thibault DESCROUX de l'Agence d'urbanisme

4.1. Structuration

Trois outils de suivi sont mentionnés par le PDU révisé en 2005 :

4.1.1. L'Observatoire des déplacements

- Il devait permettre le suivi de l'état d'avancement des actions décidées dans le PDU : ceci n'est finalement pas réalisé par l'observatoire mais sous le pilotage du SYTRAL avec une assistance à maîtrise d'ouvrage spécifique.
- L'évaluation des effets des mesures du PDU est quant à elle confiée à l'Observatoire des déplacements.
- Le PDU révisé en 2005 fixait comme objectif à l'Observatoire la mise en cohérence des outils des différents partenaires.
- Un exemple cité par le PDU est l'amélioration de la connaissance des trafics routiers dans l'agglomération pour mesurer leur impact sur l'environnement (données de l'enquête ménages et données des partenaires).

4.1.2. Le compte de déplacement

4.1.3. L'enquête ménages réalisée en 2006 sous le pilotage du SYTRAL

4.2. Une mission de préfiguration de l'Observatoire des déplacements

4.2.1. Un bilan de l'expérimentation de 1998

Un premier Observatoire avait été expérimenté en 1998 pour suivre l'avancement du PDU de 1995 et ses impacts :

- Points forts : échanges techniques et méthodologiques.
- Points faibles : implication variable des partenaires techniques, difficulté à quantifier les effets du PDU et ceux du contexte général. De plus ce précédent Observatoire n'a pas disposé suffisamment de temps, entre le PDU de 1995 et les renseignements des indicateurs de 1998, pour définir des indicateurs propres à chaque action. Ces travaux peu valorisés n'ont pas bénéficié d'un portage politique suffisant.

4.2.2. Les conditions de réussite

- Portage politique ;
- Gouvernance ;
- Visibilité des productions : travailler davantage sur des productions synthétiques.

À la suite de la mission de préfiguration, l'Agence d'urbanisme et ses partenaires associés ont produit un cahier des charges général pour l'observatoire.

4.3. Les grands objectifs

- Apporter de la matière aux réflexions des techniciens et aux choix des élus, pour donner à voir l'évolution de l'offre de transports, et de la demande.
- Mutualiser les données des partenaires.
- Évaluer l'impact des actions du PDU, autant que possible.
- Faire le lien avec d'autres démarches.
 - Observatoire du développement durable (pilotage par le Grand Lyon ; maîtrise d'œuvre également assurée par l'Agence d'urbanisme)
 - REAL

4.4. Le pilotage

Le comité technique de L'Observatoire des déplacements est constitué de cinq partenaires de l'agence d'urbanisme :

- le SYTRAL
- le Grand Lyon
- la Région Rhône-Alpes
- le Département du Rhône
- l'État

De plus, les communes centres de l'agglomération, Lyon et Villeurbanne, également partenaires de l'Agence, sont associées sur les thématiques qui les intéressent.

4.5. Les productions de l'Observatoire de déplacement

4.5.1. Un travail sur trois grandes échelles :

- échelle métropolitaine
- échelle d'agglomération
- échelle centre

4.5.2. Deux types de production :

- Une plaquette de chiffres- clés organisée par thèmes et déclinée par périmètre d'intervention selon des éléments de précision. Exemple pris dans le thème circulation routière : 140 000 véhicules pénètrent et ressortent de l'agglomération chaque jour alors que les techniciens et les élus parlaient depuis longtemps des passages de véhicules, soit 400 000 passages pouvant compter plusieurs fois le même véhicules dans la journée.
- Des productions thématiques qui n'excèdent chacune pas huit pages, de façon à être abordable par les techniciens non spécialistes des déplacements, les élus et les associations.

4.6. Les études d'approfondissement thématiques

Elles sont définies de manière partenariale entre l'Agence d'urbanisme et les partenaires du Comité Technique. Les problématiques proposées aux élus du pôle de déplacement du Grand Lyon en septembre 2008 sont les suivantes :

4.6.1. Le déplacement des salariés :

Ce travail a permis d'alimenter l'Observatoire du déplacement durable. Il sera prochainement consultable dans le volet économique.

La voiture est le mode le plus utilisé pour les déplacements travail dans le Grand Lyon :

- 85 % des résidents du péri urbain, extérieurs au Grand Lyon ;
- 54 % des habitants du Grand Lyon.

Les deux enquêtes ménages identifient également une part croissante d'habitants du Grand Lyon qui travaillent à l'extérieur du Grand Lyon.

4.6.2. Les distances de déplacement :

- évolution par mode, entre les deux enquêtes ménages 1995 et 2006.
- comparaison des kilomètres parcourus par les habitants du Grand Lyon dans le Grand Lyon. (variation des distances de déplacements : 1 km à 17 km)
 - parts modales :
 - marche à pied : 10 % des déplacements jusqu'à trois kilomètres ;
 - vélo : en hausse sur les petites distances ;
 - transports en commun urbain : forte représentation sur les distances de moins de 2 kilomètres ;
 - voiture conducteur : encore importante sur les très courtes distances.

Il s'agira ensuite de déterminer la pertinence des modes de déplacement pour amener une réflexion sur les perspectives de redistribution et les marges de progrès pour chacun des modes de transport. Ce travail permettra d'alimenter les prochains débats du Plan climat. Il sera valorisé sous forme d'une plaquette thématique.

Quelles que soient les distances, la voiture a perdu de la part modale. En revanche, les parts de marché ont progressé sur les transports en commun et la part modale du vélo aussi, même si elle peut encore s'améliorer.

4.6.3. L'inter modalité

L'enquête ménage est la principale source d'informations sur les pratiques intermodales début 2006 :

- 7 millions de déplacements quotidiens
 - 27 % de déplacements à pied
 - 75 % de déplacements mécanisés
 - 98 % de déplacements avec un seul mode de déplacement ou plusieurs modes du réseau TCL (non considérés comme des modes multimodaux) ;
 - 2 % de déplacements par mode mécanisé hors réseau SYTRAL, soit 106 000 déplacements journaliers.

Les pratiques de l'intermodalité en quelques chiffres :

- elle concerne 60 000 habitants de l'aire métropolitaine, soit 3 % de la population.
- elle est davantage pratiquée par distinction de typologie.
- elle est pratiquée sur les déplacements de motifs obligés par les habitants du péri urbain.

COMPTE-RENDU

- elle est encore davantage pratiquée lorsqu'il s'agit de relations radiales entre périurbain et agglomération.
- les territoires sont source de **disparités** : le département de l'Isère donne le « bon exemple ».
- elle est plutôt pratiquée par les jeunes étudiants.
- ceux qui la pratiquent ont pour 40 % une contrainte de stationnement à destination.
- 19 000 véhicules quotidiennement stationnés en rabattement dont 9 000 dans les parcs relais SYTRAL et autant dans les gares TER qui bénéficient des actions SYTRAL

Pour diminuer la part modale de la voiture, il faudrait multiplier l'intermodalité par trois.

4.6.4. L'évolution de la circulation routière

L'enquête ménage indique une baisse de mobilité en voiture entre les périodes 1995-2006. L'Observatoire des déplacements **se propose** d'observer les évolutions des données de comptage des différents partenaires aux différentes échelles : agglomération / hyper centre / métropole.

La ville de Lyon est engagée dans cette action depuis 2001. Elle a observé une diminution du trafic routier sur les traversées des fleuves et des voies ferrées. Des études comparatives sont donc maintenant à mener **aux deux** échelles plus larges.

Questions du public

Jean FRÉBAULT : Le Conseil de développement souhaite développer les thématiques déplacements en programmant des séances régulières de la commission Aménagement et Déplacements avec le partenariat du SYTRAL, de l'Agence d'urbanisme et du service Déplacements du Grand Lyon. Un certain nombre de sujets seront identifiés pour répondre aux attentes des membres du Conseil de développement et des associations. Des élus seront également auditionnés sur les modes doux : Michèle VULLIEN, Gilles VESCO, Vice-président aux nouvelles mobilités urbaines, et Gérard CLAISSE.

COMPTE-RENDU

- *Le document présenté sera-t-il consultable sur Internet ? Une représentation associative est-elle envisageable à l'Observatoire des déplacements ?*

Thibault DESCROUX : la plaquette « chiffres-clés des transports et déplacements » est disponible sur le site Internet de l'Agence d'urbanisme. Elle est aussi consultable sur le site des partenaires. Une plaquette sera également réalisée sur les résultats des chantiers menés en parallèle par l'Agence d'urbanisme.

Bernard RIVALTA : le SYTRAL a demandé à l'Agence d'urbanisme de réaliser la première plaquette de chiffres-clés. Fin 2009, deux autres plaquettes seront réalisées : une plaquette sur le trafic routier intermodal et une plaquette sur les distances.

Le SYTRAL souhaite organiser d'autres réunions sur le suivi du PDU et sur l'Observatoire des déplacements. Vu la complexité de l'Observatoire des déplacements, l'Agence d'urbanisme a réalisé un travail de présentation simple et pragmatique.

Le travail d'exploitation de l'Agence d'urbanisme sera complété par la méthodologie du travail, les résultats et les échanges sur les données des thématiques présentées par le SYTRAL et débattus lors des prochaines réunions de la commission Aménagement et Déplacements. Il permettra d'avoir une bonne vision sur le sujet.

Conclusion par Gérard CLAISSE

La richesse du milieu associatif de l'agglomération lyonnaise sur les questions de déplacements est incontestable. Les associations sont en attente d'un travail durable sur le suivi, l'évaluation du PDU et sur l'Observatoire des déplacements afin d'alimenter leur réflexion. La commission Aménagement et Déplacements du Conseil de développement est le lieu tout indiqué pour débattre de ces questions, mais il est également fondamental de sortir d'un débat entre experts professionnels et experts associatifs. La diversité des membres et structures siégeant au Conseil de développement (associations, acteurs économiques, syndicats...) permet un croisement de regards important. Néanmoins les conseils de quartier, les comités d'intérêts locaux et les habitants-usagers sont aussi des partenaires à associer dans le dispositif de dialogue.

Ce sujet complexe mobilisera la commission Aménagement et Déplacements de septembre 2009 à juin 2010 dans le partage d'une culture commune du sujet. En effet, il est important de débattre et d'apporter des précisions sur les 82 % des actions du PDU en cours de réalisation afin de consolider la compréhension.

Avant la mise en place d'un atelier sur le renouvellement urbain avec le monde associatif, les associations s'étaient mobilisées auprès du Grand Lyon pour demander un moratoire : ils estimaient que la politique de démolition et de construction s'aggravait avec la crise du logement. La mise en place d'un dialogue a permis de dimensionner le volume précis que représentaient les démolitions dans l'ensemble du logement urbain et dans les mutations du logement social. Un dialogue plus nuancé permettra également une compréhension mutuelle concernant les avancées et les marges de progression relatives à la mise en œuvre du PDU.

5. Projet de contribution du Conseil de développement sur le projet de réforme territoriale : « Construire avec les citoyens une Communauté urbaine plus efficiente et une métropole multipolaire »

5.1. Introduction par Jean FRÉBAULT

En réponse à la saisine du Président du Grand Lyon sur le projet de réforme territoriale, le Conseil de développement a constitué un groupe de travail. Le projet de contribution envoyé aux membres du groupe de travail est encore amendable avec la possibilité d'être enrichi.

Les Conseils de développement, créés par la loi Voynet en 1999, ont été invités à apporter une participation citoyenne et un éclairage civil à la suite des propositions du rapport Balladur sur le projet de réforme territoriale. Un certain nombre de Conseils de développement a pris l'initiative d'une démarche locale - tout particulièrement les grandes Communautés urbaines intéressées par le chantier métropole du rapport Balladur. Ce rapport a désigné trois agglomérations ayant vocation à devenir métropole.

Le Conseil de développement a organisé six réunions dont quatre auditions de personnes ressources parmi les élus du Grand Lyon ainsi que l'audition de Renaud PAYRE, universitaire politologue, et celle d'Olivier LANDEL, délégué général de l'Association des Communautés Urbaines de France (CUF). Ces échanges ont nourri les propositions faites par le Conseil de développement.

Les Conseils de développement voisins ont apporté leur éclairage sur des questions mal identifiées :

- mauvaise compréhension du mot « métropole ». Il est qualifié d'« inquiétant » par le Conseil de développement du Nord-Isère ;
- acceptation, par le Grand Lyon, que les Communautés d'agglomération deviennent des Communautés urbaines

Les principaux thèmes abordés :

- une adhésion générale à la nécessité d'une réforme territoriale : un grand débat est en cours sur les modalités à mettre en œuvre ;
- le chantier métropole : aborder la métropole dans toutes ses dimensions territoriales, environnementales, de développement durable, de compétitivité et de solidarité ;
- la place de l'État : la décentralisation n'est pas la disparition ni la fragmentation de l'État. La montée en puissance des agglomérations et des métropoles ne dispense pas d'un souci d'équité territoriale et nationale ;
- deux questions non abordées dans le rapport Balladur :
 - la place de la société civile - notamment du Conseil de développement ;

COMPTE-RENDU

- la métropole multipolaire : attention à ne pas confondre métropole, agglomération et communauté urbaine.

Cinq questions importantes :

- 1) Dénoncer la confusion sémantique autour du terme « métropole », alimentée par le rapport Balladur et l'ensemble des territoires.
- 2) Clarifier et rendre lisible la gouvernance en termes de responsabilités et de compétences.
- 3) Importance du débat public sur les nouvelles avancées en associant la société civile.
- 4) Intérêt du principe de non uniformité des réponses sur le territoire.
- 5) Inscrire l'obligation de cohérence et de coopération entre les collectivités territoriales et les territoires partenaires : Région et Département.

5.2. Six thèmes présentés par Patrick PAUPY

I. La répartition des compétences entre les communes et la Communauté urbaine et le principe de subsidiarité

- Affirmation de la nécessité d'une collectivité territoriale à part entière pour la nouvelle entité d'agglomération ;
- Maintien d'un équilibre entre l'échelle territoriale et la commune sur la base d'une subsidiarité active : rechercher la négociation et la coopération ;
- Avis partagés sur le maintien de la clause de compétences générales à l'action communale : sensibilité des élus à intervenir sur différents champs inexploités par les communes ;
- Travailler sur des compétences partagées et réparties entre l'échelon communal et intercommunal : créer une dynamique et favoriser la mutualisation des supports dans un souci de maîtrise des coûts.

II. L'extension du périmètre de la Communauté urbaine actuelle et les mesures y concourant.

- Rapprocher le territoire des bassins de vie dans une démarche de coopération entre les collectivités : poursuivre le dialogue avec la société civile sur les problèmes de transports.
- Importance des mesures législatives incitatives - voire coercitives - pour favoriser l'adhésion de toutes les communes au nouveau groupement de communes dont la compétence serait générale.

III. Transfert ou articulation des compétences entre la Communauté urbaine et le Département

Le Département compte 70 % des habitants du Grand Lyon :

- Envisager une partie des compétences du Département déléguée à la Communauté urbaine : meilleure efficacité des politiques publiques ;
- Rechercher des périmètres institutionnels différents sans avoir peur d'évoquer des dimensions interdépartementales entre les territoires proches ;
- Articuler les compétences de la Communauté urbaine avec celles de la Région ;

IV. Le mode d'élection des élus communautaires

- Mise en application de l'élection au suffrage universel direct des élus communautaires : avancée démocratique pour aborder les enjeux de l'agglomération, car la proximité de l'élu avec le citoyen ne lui confère pas la possibilité de prendre toutes les décisions ;
- Conjuguer un projet politique et une dimension territoriale : articulation entre l'élection directe de conseillers communautaires qui affirmeraient un projet politique et un scrutin à l'échelle communale pour assurer un ancrage territorial ;
- Valoriser le scrutin et la dimension d'agglomération en dissociant les deux types de scrutin ;
- Nouvelles avancées en matière de limitation du cumul des mandats : créer un statut d'élu local pour favoriser les responsabilités politiques et réduire la durée du mandat ;
- Dimension de la parité.

V. La coopération métropolitaine dans le cadre d'une future métropole multipolaire

- Nouveau cadre législatif : coopération entre les territoires partenaires avec mise à disposition d'outils ;
- Franchir une nouvelle étape avec la réforme territoriale ;
- Renforcement de la coopération entre les pôles d'agglomération : Grand Lyon / Saint Etienne / Nord-Isère et renforcement d'une démarche plus équilibrée au niveau de la région urbaine ;
- Renforcer la gouvernance sur la base d'un projet métropolitain partagé : un nouveau souffle politique et une dimension symbolique au projet métropolitain.

VI. Démocratie participative et place de la société civile auprès de la future Communauté urbaine et métropole renforcée

- Cadre législatif :
 - loi Voynet : vocation du Conseil de développement en termes de capacité à instaurer le débat public avec la société civile aux différentes échelles (conseils de quartier, comités d'intérêts locaux, associations d'habitants) ;
 - meilleure reconnaissance et une indépendance d'esprit et d'expression du Conseil de développement.
- Cadre local :
 - favoriser les initiatives citoyennes pour valoriser les démarches au niveau du Conseil de développement.
- Cadre métropolitain :
 - affirmer la coopération inter-Conseils de développement pour construire la conscience citoyenne métropolitaine ;
 - organiser une conférence citoyenne, comme les conférences de maires, ou évènements festifs, culturels ou sportif.

Débat du public : Remarques et amendements à intégrer

Manfred FISCHER :

- Nous sommes face à un millefeuille administratif avec à la fois le niveau communal, intercommunal, départemental et régional. En Allemagne, les compétences se situent seulement au niveau de la Région et des communes. Les structures intermédiaires ont peu d'influence.
- La loi PLM est insatisfaisante : il faut renforcer le pouvoir des arrondissements et transformer certaines communes comme Villeurbanne en arrondissement.
- Étendre le scrutin aux étrangers résidants sur le territoire communautaire.
- Supprimer les communes de moins de 100 habitants.

Jean FRÉBAULT :

- Des économies administratives : la suppression d'un échelon administratif fait débat.
- Les arrondissements : le Conseil de développement préconise la préservation de l'identité communale.
- Ouverture du scrutin d'agglomération au même titre que le scrutin municipal.
- En ce qui concerne les petites communes : aucune proposition n'a été faite.

Paul RAMBAUD :

- Le maintien des communes n'est pas un obstacle à la mobilisation : l'histoire des institutions territoriales française est l'histoire de la coopération. Toutes les communes sont intégrées dans des coopérations intercommunales.
- La suppression de Villeurbanne est aberrante : il faut maintenir la compétence générale et plaider contre la recentralisation des communes que préconise la loi Balladur. Depuis 1789, la démocratie milite pour le maintien des communes.
- L'État est garant parce que c'est un État de droit fondé sur des valeurs républicaines dont la mission essentielle est de faire respecter et d'étendre ces valeurs.
- La compétence générale est le fondement même de la démocratie française.
- Scrutin : le mode d'élection doit être simple pour limiter un risque important du taux d'abstention. Le suffrage universel direct n'est pas forcément un mode d'élection démocratique car il produit des conséquences en termes de contradiction de gestion de pouvoir et d'intérêts.

COMPTE-RENDU

Jean FRÉBAULT :

- La référence aux valeurs républicaines sera rajoutée.
- La loi PLM : le groupe de travail n'a pas fait de proposition sur la suppression des arrondissements. Au contraire, il regrette leur peu de pouvoirs et de responsabilités.
- Scrutin : les élections, même dissociées, doivent être concomitantes.

Pierre Jean ROZET :

- Mesures coercitives de la part de l'État (p 12 du rapport) : faire entrer les communes dans l'agglomération en dernier recours : il est préférable d'inscrire « mesures coercitives de la part du législateur ».
- Cumul des mandats des élus : les mandats de l'élu communal et de l'élu intercommunal peuvent se cumuler en raison d'une logique de fonctionnement entre la commune et l'intercommunalité. En revanche, le cumul des présidents de l'exécutif local et les mandats parlementaires pose de vrais problèmes d'incompatibilité.
- La démocratie participative et la société civile : la représentativité de toutes les instances n'est pas appliquée. Les lieux de gouvernance, de réflexion et de prospective pour les acteurs économiques et sociaux, tant au niveau de l'agglomération qu'aux niveaux infra communautaires sont absents : les partenaires universitaires et les acteurs syndicaux, des comités de bassin... .

Jean FRÉBAULT :

- Citer le législateur au lieu de l'État paraît pertinent.
- Le cumul des mandats : faire de nouvelles avancées sur les mandats locaux et nationaux ou sur la durée des mandats. Un mode de désignation qui dissocie le mode suffrage universel du mode de représentation communale permet de garder une dimension territoriale dans le conseil communautaire.
- Organiser d'autres niveaux de participation de la société civile

Jean CLÉMENT :

- Les administrations : la Réforme Générale des Politiques Publiques (RGTP) est responsable de la lourdeur administrative.
- Le cumul des mandats : le cumul des mandats dans la durée est problématique.
- La fusion des compétences entre Communauté urbaine et Département (page 13) : il s'agit plutôt d'un transfert de compétences du département vers la Communauté urbaine car la fusion des compétences entre le Grand Lyon et le Département du Rhône est difficile à établir.

COMPTE-RENDU

Jean FRÉBAULT

- La fusion des compétences est un vocabulaire de la réforme Balladur qui propose d'instaurer une seule collectivité comme pour la ville de Paris. En effet, il serait plus judicieux d'inscrire fusion ou rapprochement, sous la forme de délégation par exemple.
- C'est le Département qui disparaît et qui fusionne.

Claude JEANDEL :

- Les administrations : les différentes représentations territoriales dans les départements ne justifient pas la suppression des administrations de l'État étant donné son rôle de puissance publique en tant qu'État centralisé.
- Les mandats : un acte politique ne se règle pas par un acte administratif. Le cumul des mandats est à revoir. Toutefois la décision concernant la durée des mandats des élus appartient au peuple à qui il faut faire confiance. La non prise en compte de la volonté du peuple lors du référendum de la constitution européenne a engendré 60 % d'abstention aux dernières élections européennes.

Jean Claude BARTHEZ :

- Le cumul des mandats : le pouvoir est-il la source du cumul des mandats ou s'agirait-il plutôt d'une solution financière ?
- Le Département : le mode d'élections des conseillers généraux est anti-démocratique. Les élections se pratiquent au tiers par tiers dans un cadre restreint avec un choix relationnel parfois orienté.

Jean FRÉBAULT

- Les maires des métropoles sont appelés à réfléchir au mode d'élection en cas de cumul de mandat avec un mandat de conseiller général.

Jacques PETIT :

- Les administrations : le millefeuille politique se traduit par du bénévolat contrairement au millefeuille administratif. Or l'administration diversifiée entraîne des coûts de négociation et de coordination cachés. Tout n'est pas qu'un problème d'ordre politique : il s'agit d'un problème d'organisation des administrations.
- La gouvernance générale : rajouter à la fin du paragraphe page 17 «... il s'agit de conforter la démarche ...et une gouvernance économique élargie » : préciser aux syndicats et aux Conseils de développement. Le Conseil de développement devrait avoir une commission économie.

Jean FRÉBAULT

- Il faudrait introduire dans le dernier chapitre « les dispositifs à mettre en place dans la démocratie participative » un paragraphe sur une meilleure visibilité des nouvelles gouvernances, les actions de formation et les actions de pédagogie envers les citoyens ;

COMPTE-RENDU

- La participation des coûts a été abordée dans le rapport.

Jean-Paul JACQUET :

- Répartition des compétences : réfléchir à un travail de pédagogie et de clarification via la répartition des compétences et des responsabilités entre les communes et l'intercommunalité en parallèle avec la répartition des compétences européennes entre la nation et l'Europe. La méconnaissance citoyenne autour de la subsidiarité et autour des compétences exclusives ou partagées a pour conséquence un risque accru de désintérêt lors de l'élection au suffrage universel direct des conseillers communautaires.
- La démocratie participative : si les élections au suffrage universel direct des conseillers communautaires s'affirment, le rôle du Conseil de développement sera modifié via les saisines et la présence sur le terrain des élus. Or, si le Conseil de développement prend moins de décisions en amont des projets, il aura tendance à se prononcer en aval des projets - au risque de devenir un tribunal populaire.

Jean FRÉBAULT

- La démocratie participative du suffrage universel direct risque d'entraîner une plus grande éligibilité. Ce mode d'élection ne sera pas forcément défavorable pour le Conseil de développement. Les préoccupations des conseillers communautaires croiseront davantage celles du Conseil de développement car ils seront élus pour un projet d'agglomération.

Michel BRULEY

- Les compétences du maire du 3ème arrondissement sont extrêmement limitées par rapport à celles de la majorité des communes du département du Rhône, malgré son importance.
- Il pourrait y avoir neuf communes et la disparition de la mairie centrale de Lyon.

Jean FRÉBAULT

- Les arrondissements renvoient trop à l'action centralisée. Il faudrait renforcer l'autonomie des conseils d'arrondissement.
- Le débat n'est pas consensuel au sein du Conseil de développement.

Xavier PATROUILLARD

- Le mode des élections des conseillers communautaires et municipaux (page 14) : défendre un intérêt particulier contre un intérêt général est une source de conflits : exemple du projet du contournement ouest.
- Scinder les deux modes d'élections avec une représentation populaire forte risque de freiner les intérêts d'ordre général de l'agglomération.

Jean FRÉBAULT

COMPTE-RENDU

- L'idée est de donner beaucoup plus de poids à des élus : pas élus sur une base de circonscription territoriale infra agglomération mais élus sur l'ensemble du territoire de l'agglomération.
- Une majorité de membres du Conseil de développement défend la préservation de l'identité communale au nom de la proximité. Or, une Communauté urbaine qui donnerait une représentation territoriale totale créerait des inégalités.
- La démarche du Conseil de développement est plus équilibrée entre des personnes qui défendent l'intérêt général d'agglomération et d'autres qui défendent une autre sorte d'intérêt général sur d'autres bases géographiques. L'ignorance totale de la dimension communale n'est pas apparue pertinente.

Gérard CLAISSE :

Le Président du Grand Lyon, Gérard COLLOMB, et son cabinet, travaillent sur la question du mode d'élections dans les réseaux d'associations des communautés urbaines de France et au Sénat. La position des groupes politiques de la Communauté Urbaine sur la réforme territoriale Balladur sera connue le 6 juillet prochain lors de la commission générale de l'assemblée communautaire. Il est important que le Conseil de développement finalise rapidement sa contribution sur la réforme territoriale aux élus communautaires avant leur positionnement final.

M. MAZUC :

- Comment prioriser l'intérêt général sur l'intérêt particulier ? L'État n'est pas le seul à déterminer l'intérêt général. Or, les décisions d'intérêt général sont souvent dictées par l'État alors qu'elles devraient davantage être prises par les structures locales.
- La France n'a plus les moyens financiers de subvenir aux besoins des structures politiques et administratives du millefeuille administratif.

Jean FRÉBAULT

- Le groupe de travail du Conseil de développement n'a pas tranché sur la question de subventionnement des communes.
- L'exemple de la démocratie Suisse, en pleine évolution, est très intéressant. Une réflexion pourrait être portée sur les référendums d'initiative communautaire de façon à développer la pédagogie sur l'intéressement des citoyens à la métropole. La participation citoyenne à l'intérêt communautaire changerait les décisions finales des projets communautaires.

Jean FRÉBAULT

- Les référendums d'initiative locale existent dans la loi. Le Conseil de développement propose d'intégrer dans le rapport une proposition de référendums d'initiative communautaire.

COMPTE-RENDU

- Les amendements du Conseil de développement alimentent l'économie générale du texte. Les résultats des réflexions du Conseil de développement seront transmis au Président de la Communauté urbaine.

A l'issue de ce débat, les amendements suivants ont été intégrés à la contribution du Conseil de développement :

- Ouverture du scrutin d'agglomération aux étrangers résidant sur le territoire communautaire au même titre que le scrutin municipal.
- Ajout de la référence aux valeurs républicaines.
- Introduire dans le dernier chapitre « les dispositifs à mettre en place dans la démocratie participative » un paragraphe sur une meilleure visibilité des nouvelles gouvernances, les actions de formation et les actions de pédagogie envers les citoyens.
- Le Conseil de développement propose d'intégrer dans le rapport une proposition de référendum d'initiative communautaire.
- Proposer davantage de lieux de gouvernance, de réflexion et de prospective pour les acteurs économiques et sociaux, tant au niveau de l'agglomération qu'aux niveaux infra communautaire.