

NOS CLÉS DE LECTURE DU PROCHAIN CONSEIL MÉTROPOLITAIN

**Dossier de presse
10 décembre 2020**

**INVENTER
LA MÉTROPOLE
DE DEMAIN**

Le groupe Inventer la Métropole de demain

Inventer la Métropole de demain est le groupe politique d'opposition centriste à la Métropole de Lyon. Nous souhaitons être une opposition constructive, source de propositions, mais aussi lanceuse d'alerte.

Le groupe est composé de 9 élus : Louis Pelaez, Président du groupe, Gérard Collomb, Michèle Vullien, Christophe Geourjon, Nicole Sibeud, Delphine Borbon, Richard Brumm, Nathalie Frier et Carole Burillon.

La synergie de nos différentes expertises dans des domaines variés nous permet d'avoir un œil aguerri sur les dossiers tant techniques que politiques.

Tout en répondant aux enjeux et écologiques, nous souhaitons que la Métropole de Lyon préserve son rayonnement national et international. Et c'est pour cela que serons attentifs tout au long du mandat afin que la politique menée par les Verts reste ambitieuse et continue à offrir le cadre de vie que les lyonnais et les lyonnaises attendent en vivant sur notre territoire.

La méthode utilisée jusqu'à présent par cette majorité nous questionne sur la gouvernance démocratique. Les délibérations de ce Conseil ainsi que les décisions prises que nous découvrons dans la presse marquent un manque total de transparence. Il n'y a plus de concertations, plus de consultations, nous sommes systématiquement placés devant le fait accompli. Les Conseillers métropolitains élus au suffrage universel direct et donc disposant d'une pleine légitimité démocratique ne peuvent pas assurer leur rôle dans l'intérêt de tous. Et en plus, dans ce règlement intérieur, concernant les Conférences Territoriales des maires, les Conseillers métropolitains sont écartés en niant leur légitimité démocratique et territoriale et ainsi méprisés.

AU SOMMAIRE

Ce dossier de presse traite de 3 grands thèmes qui seront soumis au débat le 14 décembre prochain lors du Conseil métropolitain :

1. La gouvernance

- Vote du règlement intérieur
- Passage à la régie publique de l'eau potable

2. Les finances

- Présentation du Débat d'Orientations Budgétaires (DOB)

3. La mobilité

- La politique mobilité
- L'étoile ferroviaire lyonnaise

VOTE DU RÈGLEMENT INTÉRIEUR DU CONSEIL DE LA MÉTROPOLE DE LYON – MANDAT 2020-2026

En application de l'article L 3121-8 du code général des collectivités territoriales (CGCT) rendu applicable à la Métropole de Lyon par l'article L 3611-3, le Conseil de la Métropole doit établir son règlement intérieur.

Celui-ci a vocation à préciser, notamment, les modalités de fonctionnement du Conseil de la Métropole, des commissions thématiques et de la Commission permanente dans le respect des dispositions législatives ou réglementaires en vigueur.

Après de vifs débats lors des 6 commissions ad hoc tenues entre septembre et octobre. Le projet de règlement intérieur est mis au vote ce lundi 14 décembre 2020.

Nous avons déjà fait part de différentes critiques à l'égard du fonctionnement de la Métropole de Lyon avec la demande, dès le premier conseil en septembre, de l'ouverture des Commissions permanentes au public et à la presse et récemment avec une lettre ouverte questionnant sur le rôle des élus métropolitains notamment dans les Conférences Territoriales des Maires.

Nous demandons plus de démocratie, de transparence et une meilleure représentativité des élus.

C'est dans ces objectifs que nous déposons **5 amendements** :

• Sur la commission permanente :

Article 51 : Le groupe Inventer la Métropole de demain demande la levée du huis clos imposé aux commissions permanentes. Cet acte politique représente pour nous un gage de démocratie, de transparence ; mais aussi d'équité envers tous les conseillers·ères élu·e·s représentant l'ensemble des citoyens de notre territoire.

C'est pour cela que nous proposons la réécriture de l'article 51 en donnant un caractère public aux séances et via l'ajout d'un article 51bis permettant, par exception au principe, la demande du huis clos par 5 membres ou par le Président.

• Sur les Conférences Territoriales des Maires (CTM)

Article 63 : Pour les élus du groupe Inventer la Métropole de demain, le fonctionnement des Conférences Territoriales des Maires (CTM) doit évoluer.

Nous estimons que la présence de droit d'un membre de l'exécutif dans chaque CTM pourrait aboutir de fait à une mise sous tutelle du président·e élu·e par les membres de la CTM. C'est pour cette raison que nous proposons de modifier ce terme par « membre invité ».

Article 63bis : Les conseillers·ères métropolitains sont responsables des politiques métropolitaines et redevables en cela devant les citoyens. Alors que 200 millions d'euros d'investissements métropolitains seront fléchés au niveau des CTM, il est impératif pour le respect de la transparence démocratique que les conseillers·ères métropolitains siègent de plein droit en CTM.

Article 64 : Les travaux réalisés par les Conférences territoriales des maires (CTM) sont d'importance pour notre territoire et particulièrement pour le bassin de vie de la CTM. C'est pour cela que nous souhaitons, lorsque la demande en est faite par une CTM, que soit inscrite à l'ordre du jour, en début de séance de Conseil métropolitain, une contribution territoriale de la CTM, éventuellement suivie d'un débat.

• Article 90 sur le droit d'information des élus

Les politiques de mobilité et de l'habitat menées par le SYTRAL et la Métropole sont des axes essentiels du développement de notre territoire. Ces actions méritent un rapport annuel au même titre que les rapports légaux liés au développement durable et à l'égalité entre les femmes et les hommes.

C'est pour cela que nous demandons l'ajout de deux points de présentations préalables au débat d'orientation budgétaire :

- Un rapport d'activité du SYTRAL sur les politiques qu'il mène en termes de mobilité ainsi que les orientations et programmes de nature à améliorer les mobilités ;
- Un rapport sur la situation en matière de l'habitat sur le territoire de la Métropole de Lyon, les politiques qu'elle mène sur son territoire et les orientations et programmes de nature à améliorer cette situation.

REPRISE EN RÉGIE PUBLIQUE DE LA PRODUCTION ET DE LA DISTRIBUTION DE L'EAU POTABLE SUR LE TERRITOIRE

L'exploitation du service public métropolitain d'eau potable est actuellement assurée, sauf en ce qui concerne 3 communes, au moyen d'une DSP confiée à la société Veolia. Une société dédiée nommée Eau du Grand Lyon a été constituée spécifiquement depuis 2015. Pour les Communes de Lissieu, Quincieux et de La Tour de Salvagny, la Métropole a confié l'exploitation du service public d'eau potable au Syndicat intercommunal des eaux du val d'Azergues (SIEVA) par 3 conventions d'exploitation. Le SIEVA exploite en régie le service public. La présente délibération ne concerne que le service exploité sur le territoire actuellement géré dans le cadre du contrat de DSP confié à Eau du Grand Lyon. La fin de ce contrat est fixée au 31 décembre 2022.

À l'issue de cette 1^{re} phase de la démarche, le groupe de travail soumet au Conseil de la Métropole les décisions suivantes :

- le choix de ne pas renouveler la DSP au 1^{er} janvier 2023,
- le choix d'une gestion publique directe via une régie dotée de la personnalité morale et de l'autonomie financière au 1^{er} janvier 2023,
- le lancement des opérations de fin de contrat de DSP nécessaires à la création et la mise en œuvre de la régie publique,
- le lancement des études et processus nécessaires à la mise en œuvre de la régie publique.

En complément, la Métropole envisage d'adhérer dès 2021 au réseau « France eau publique », afin de bénéficier d'expertises et d'accompagnements pertinents

Un problème de méthode

Nous ne sommes pas opposés par principe à la mise en régie, mais celle-ci ne doit pas être la seule option de travail mise sur la table. Il faut en passer par de nouvelles études pour déterminer quel modèle de concession de service public ou de mise en régie sera le plus avantageux pour l'intérêt général et la collectivité. Ce qui doit mener l'action publique, c'est un arbitrage entre les avantages et les inconvénients de chaque solution. Les enjeux pour les Grands Lyonnais sont trop importants pour agir par pur dogmatisme. Les Verts ne peuvent se passer d'un débat démocratique sur ce sujet.

Contrairement à la méthode des mandats précédents : il n'y a eu aucune concertation avec les élus, les groupes politiques n'ont jamais été invités à participer à un groupe de travail. Nous avons appris la décision par la presse !

Cette délibération est lunaire, désespérément vide de contenu, surtout lorsqu'on la compare aux précédentes délibérations de ce type. Aucun chiffre concret, aucun élément technique n'est présenté. Il est impossible d'avoir une opinion construite et fondée, car rien n'est démontrable car non vérifiable. Il paraît évident que le choix est un choix uniquement idéologique et politicien et non un choix basé sur l'intérêt général. C'est ce qui pose véritablement problème.

Différentes questions se posent :

- Les promesses du passage en régie sont-elles réalisables ?
- La gestion privée est-elle incapable de gérer la ressource à long terme ?
- La régie va-t-elle permettre de dégager de nouvelles marges de manœuvre pour la protection de la ressource ?
- Faut-il augmenter massivement les investissements dédiés au renouvellement du réseau ?
- La politique tarifaire sera-t-elle plus juste ?
- Mettre fin à la collaboration avec Véolia, c'est prendre des risques techniques, juridiques et financiers. L'exécutif les ont-ils chiffrés ?

Ouvrons le débat !

DÉBAT D'ORIENTATION BUDGÉTAIRE OU PRÉSENTATION DE LA POLITIQUE DES VERTS ?

Ce premier débat d'orientation budgétaire du mandat donne l'occasion au nouvel exécutif d'évoquer leurs grands principes de conduite, ainsi que leurs grandes orientations politiques et budgétaires.

La partie « politique » du document est pleine de bons sentiments dans ces objectifs affichés : personne sur les bancs de l'hémicycle ne souhaite la dégradation des habitats naturels ou une pollution de l'air. Ces annonces, dépourvues pour la plupart

de mesures concrètes, ne sont donc pas directement opposables, car éloignées du réel. L'exercice du DOB est l'occasion d'afficher un cap, une ligne directrice avec des objectifs précis et là encore rien de tout ça. Aucune vision, aucune prospective et perspective pour l'avenir.

Débat sur les orientations politiques

Ce Débat d'Orientations Budgétaires s'apparente plutôt à un Débat d'Orientations Politiques. Près de la moitié du document est consacré à déployer le programme d'orientations politiques sur le mandat, sans aucune indication budgétaire.

De même, s'il est plutôt finement fait état des prévisions concernant l'état des recettes et des dépenses sociales pour 2021, il n'est fait à aucun moment de prévisions concernant les autres dépenses d'intervention de la Métropole.

Concernant la dette

Il est important de noter qu'elle est passée de 3,3 en 2019 à 6,6 en 2020, du fait de la crise sanitaire due au Covid.

Ce qui nous inquiète, c'est le projet des Verts d'aller à un encours de dette pouvant aller jusqu'à 8 voir même 10!

Rendez-vous en janvier 2021 pour le vote du plan pluriannuel d'investissement (PPI)

Les objectifs annoncés de la PPI paraissent extrêmement ambitieux (+10 % par rapport au mandat précédent).

Mais alors, quel est le contenu de la PPI alors que les maires estiment, dans leur ensemble, ne pas avoir été consultés ?

Faut-il donc imaginer une PPI descendante, où les projets métropolitains s'imposeraient aux communes ?

Quels projets après mi-2021 ? Car les carnets de commandes des travaux publics sont vides !

UNE POLITIQUE MOBILITÉ OU POLITIQUE ANTI-VOITURE ?

La ZFE

Bruno Bernard, Président de la métropole et sa majorité communiquent beaucoup sur l'élargissement de la Zone à Faibles Émissions (ZFE), dès début 2021, aux véhicules des particuliers, ainsi que sur l'interdiction annoncée du diesel dans la Métropole de Lyon.

Il est important de noter que :

- Il y a entre 300 et 350 000 véhicules qui rentrent dans la métropole pour y travailler,
- 40 % des véhicules qui rentrent aujourd'hui dans la Métropole sont des véhicules Diesel
- C'est un problème social extrêmement important
- Les véhicules les plus polluants sont les véhicules professionnels et notamment les camions.

Bien sûr qu'il faut lutter contre l'usage de la voiture de manière irraisonnée, qu'il faut repenser ses usages et diminuer sa place dans la ville. Mais affirmer que la suppression de la voiture et le développement du vélo sont les seuls horizons de la politique de mobilité est irresponsable et faux.

Une mesure antisociale

Alors que sont régulièrement évoquées les questions de cohésion sociale, les habitants des périphéries et zones semi-rurales à faibles revenus reçoivent très mal les leçons d'écologie des élus qui peuvent se permettre de loger dans la ville centre. Qui bénéficie des infrastructures, d'une certaine proximité et sont donc moins dépendants de leur véhicule.

La ZFE n'est pas suffisante.

Il est nécessaire de mettre en place d'un schéma global prévoyant le développement d'une véritable logistique urbaine propre, prévue que très tardivement par les Verts. Avec un accompagnement très fort pour tous les artisans et les petites PME, pour qu'ils puissent avoir des véhicules plus propres.

En 2018, seulement 2388 véhicules logistiques étaient dotés des motorisations les plus « environnementalement » performantes (principalement électrique, hydrogène, hybride, et gaz-GNV) soit 3,3 % du parc immatriculé sur la Métropole de Lyon). Nous devons continuer à accompagner cette évolution.

Pourquoi le dossier de l'Hôtel logistique n'avance-t-il plus ? Ou en est-on du projet lancé par Louis Pelaez à LPA d'un service d'autopartage fret ? Pourquoi repousser sans cesse et aucune date précise : la mise en place d'un groupe de travail sur la politique logistique urbaine de la métropole ?

Une politique mobilité ambitieuse

Il faut une véritable politique de mobilité qui intègre un panel de solutions différentes, d'alternatives crédibles et efficaces :

- Un RER à la Lyonnaise crédible,
- Le développement du tram-train et des transports en commun :
 - Maintien du projet de Métro E.
 - De nouvelles lignes de Bus à haut niveau de service,
- La création de parcs relais en périphérie, cela alors que les premières décisions de la majorité semblent privilégier une réduction de ce nombre de places, notamment à Saint-Genis-Laval
- Développement de l'autopartage, du covoiturage et de la logistique urbaine.

La ZFE est évidemment une bonne chose. Elle a d'ailleurs été lancée par Gérard Collomb et sa majorité en 2016. La qualité de l'air s'est ainsi améliorée sur de nombreux polluants durant les mandats précédents. Entre 2000 et 2017, les émissions de particules (nes [PM10 et PM2.5] et d'oxydes d'azote [NOx], ont connu des baisses de 40 à 50 % sur le territoire de la Métropole de Lyon. Même si des efforts restent à faire pour les oxydes d'azote et l'ozone.

La question n'est pas d'être pour ou contre la ZFE, mais de savoir comment on la met en place : avec pragmatisme et efficacité ou avec dogmatisme idéologique ?

« Les verts laissent croire que leur registre anti-automobile va diminuer de moitié la pollution de la Métropole de Lyon, or pendant le 1^{er} confinement, alors que le trafic avait très fortement diminué, nous avons eu des épisodes de pic de pollution et une très mauvaise qualité de l'air en ville. C'est bien la preuve que la pollution ne provient pas que des véhicules, mais aussi du chauffage et pollution industrielle. »

Louis Pelaez

D'autres sujets sur la mobilité offrent débat :

- Quel projet pour le Rhônexpress ?
- Une piétonnisation du centre-ville concerté ou imposé ?
- Quelle ambition pour le SYTRAL et le développement des transports en commun ?
- Gestion des parkings : Lyon Parc Auto et vélo ou uniquement Lyon Parc Vélo ?
- Suppression du dépose-minute place Francfort [Part-Dieu]

LE NFL, L'OCCASION RATÉE POUR L'EXÉCUTIF MÉTROPOLITAIN

En septembre 2019, la Commission particulière du débat public a souligné l'opportunité avérée du développement de la capacité ferroviaire pour accueillir 2 fois plus de TER, un RER métropolitain au quart d'heure, 2 fois plus de TGV et 2 fois plus de fret. L'urgence d'un RER métropolitain a été mise en exergue. Les décisions prises par le maître d'ouvrage du projet de développement de l'EFL, SNCF Réseau, à la suite du débat public d'opportunité, ont été ensuite publiées au Journal officiel du 11 décembre 2019.

Il s'agit de :

- Poursuivre le projet de développement de la capacité ferroviaire, permettant l'accueil de 2 fois plus de TER, de TGV et de fret, porté en 2019 au débat public,
- Construire une démarche de « services express métropolitains » prenant en compte les besoins divers (fret, voyageurs longue distance, régionaux et périurbains),
- Construire une trajectoire d'évolution des services et de l'infrastructure depuis aujourd'hui jusqu'au long terme (2040), économiquement soutenable, et répondant aux enjeux environnementaux et de transition écologique,
- Accompagner une croissance attendue des différents trafics frets et voyageurs

La Métropole a subventionné les études en lien avec le débat public pour un montant de 334 000 €.

Pour répondre à ces objectifs, de janvier à juin 2020, SNCF Réseau, la Région Auvergne-Rhône-Alpes, l'État et la Métropole ont travaillé aux cahiers des charges des études et leur estimation financière.

Les études envisagées pour répondre aux objectifs énoncés plus haut sont les suivantes :

- **Études 1** : il s'agit de définir la trajectoire d'évolution des services et des aménagements induits à partir d'une expression des besoins frets et voyageurs. Ces études ont pour objectif de déployer un service express métropolitain et d'aboutir à un plan d'investissement économiquement à inscrire au prochain CPER 2022-2027,
- **Études 2** : études de conception d'aménagements de capacité repérés pour servir la trajectoire services de train — infrastructures ferroviaires à réaliser. Il s'agit d'études préliminaires et de robustesse permettant de préciser le coût des aménagements à réaliser pour compléter le plan d'investissement à contractualiser en 2022. Si les études sont engagées dès maintenant, les premiers aménagements de capacité interviendront à l'horizon 2030,

- **Études 3** : approfondir la comparaison des scénarios surface/souterrain pour l'insertion de 2 voies ferroviaires entre Saint Clair et Guillotière et réaliser les études préalables à l'enquête publique des 2 voies d'insertion entre Saint-Fons et Grenay. Les études pilotées par la Métropole feront l'objet d'une demande d'autorisation de programme de 300 000 € début 2021.

Le montant estimé par SNCF Réseau pour les études est de 5 400 000 € hors taxe. Les études bénéficient d'une subvention européenne accordée en fin de réalisation pour un montant potentiellement de 2 100 000 €.

REM, le RER à la Lyonnaise

Pour mémoire, nous proposons depuis 2018 un Réseau Express Métropolitain (REM) — le RER à la Lyonnaise.



À ce jour, malgré les belles déclarations de la Métropole et de la Région aucune avancée concrète, aucune ambition affichée et aucune vision partagée.

Nous continuerons à nous battre pour le projet REM, seule solution pour concilier la préservation de notre environnement et le développement de notre territoire.



**INVENTER
LA MÉTROPOLE
DE DEMAIN**