

POLITIQUE

**Bruno Bernard,
président de la Métropole**

**“LA BAISSSE
DE LA
POLLUTION
EST UNE
PRIORITÉ
ABSOLUE”**



Deux mois après son élection à la présidence de la Métropole, Bruno Bernard livre une feuille de route affinée et patinée par l'épidémie de coronavirus. Mais les grandes lignes restent inchangées avec comme priorité absolue la diminution de la pollution. D'ici la fin de l'année, il donnera le calendrier qui aboutira, à la fin du mandat, à l'interdiction des véhicules diesels. Bruno Bernard assume aussi un exercice du pouvoir qui tranche avec ses prédécesseurs.

ENTRETIEN

“JE NE SOUHAITE PAS ÊTRE PARTOUT”

Lyon Capitale : Dans quel état avez-vous trouvé la Métropole de Lyon ?

Bruno Bernard : Financièrement, la collectivité est bien gérée depuis longtemps. Mais avec la crise de la Covid-19, il y a eu des changements récents que nous sommes en train d'analyser. Sur les recettes, en revanche, nous avons encore beaucoup d'inconnues concernant les droits de mutation ou la CVAE [cotisation sur la valeur ajoutée, Ndlr] qui est l'une de nos principales rentrées d'argent. Pour l'année 2021, nous pourrions perdre 100 millions d'euros. La question est de savoir si après la baisse de 2021, nous allons retrouver les niveaux d'avant. Nous attendons aussi de savoir quelles aides l'État va apporter aux collectivités à travers son plan de relance. En matière d'organisation, j'ai trouvé une Métropole qui n'a pas totalement évolué vers une fusion des compétences du département et du Grand Lyon. L'objectif va être de terminer cette fusion pour avoir des politiques plus transversales.

Durant la campagne, vous aviez annoncé vouloir vous servir de la bonne santé financière de la Métropole pour investir massivement durant le mandat grâce au recours à l'endettement. La nouvelle réalité financière vous invite-t-elle à revoir votre copie ?

À la fin de l'année, nous allons présenter notre plan de mandat et la première étape sera peut-être un peu plus prudente quant à l'enveloppe globale d'investissement. Nous voulons aller plus vite que d'habitude sur la présentation de notre PPI [plan pluriannuel d'investissement, qui correspond à la feuille de route d'une collectivité, Ndlr] afin de lancer des actions pour le bien-être des citoyens, mais aussi dans le but de participer à la relance économique.

La crise économique qui succède à la crise sanitaire du printemps fait-elle remonter le soutien aux entreprises dans l'ordre de vos priorités ?

C'est un des enjeux. Il est prioritaire quand on raisonne de façon globale pour le pays. Mais par rapport à nos compétences, ce n'est pas le sujet sur lequel nous avons le plus de poids. On peut se raconter des histoires, mais quand Renault Trucks et Boiron annoncent des plans de licenciement, la Métropole ne peut pas s'y opposer. En revanche, s'il apparaît

que des entreprises profitent des dispositifs mis en place pour amortir la crise et licencient dans le même temps, nous dénoncerons publiquement les abus. Par ailleurs, nous disposons d'un levier pour soutenir certains secteurs avec la commande publique. Et puis, j'ai décidé d'intervenir aux côtés de la Ville de Lyon (qui a voté un fonds d'urgence de 4 millions d'euros) pour venir en aide au secteur culturel. Nous travaillons activement pour que le Festival Lumière ait bien lieu. Nous allons aussi lancer les rencontres du tourisme le 17 septembre afin de faire un état des lieux et de trouver des solutions pour aider ce secteur qui a été impacté par la crise. Une phase de concertation en ligne pour les acteurs qui veulent contribuer au débat sera mise en place. Je n'ai pas une solution toute faite. Je note d'ailleurs que, cet été, le tourisme local est reparti de façon positive.

“LANGER LES ACTIONS POUR LE BIEN-ÊTRE DES CITOYENS, MAIS AUSSI PARTICIPER À LA RELANCE ÉCONOMIQUE”

Le tourisme à Lyon était boosté par l'aéroport Saint-Exupéry – fortement touché par la crise du coronavirus. Allez-vous aider cette filière actuellement en difficulté ?

L'aéroport n'est pas sur le périmètre métropolitain et je vais commencer par m'occuper de notre territoire. Surtout que je n'ai pas reçu de demandes aujourd'hui. Je n'ai pas une grande influence sur le fait qu'il y ait moins d'avions qui circulent. Tant que l'épidémie est présente en Europe et dans le monde, il faut limiter les déplacements. Je ne suis pas opposé à l'avion, si on réduit les déplacements inutiles, cela me convient...

Vous avez été élu président de la Métropole début juillet, le temps d'un été quels changements perceptibles et symboliques du mandat à venir avez-vous impulsés ?

Mi-juillet, nous avons lancé dix chantiers. Certains ont déjà avancé. Sur la sécurisation des abords d'école, nous avons piétonnisé sept groupes scolaires à Lyon. D'autres suivront pendant les vacances de la Toussaint et dans des communes comme Villeurbanne. L'encadrement des loyers est en cours. Nous avons déposé notre dossier auprès du gouvernement. L'objectif est d'aller au plus vite sur le cœur de l'agglomération en priorité sur les petites surfaces où la hausse incessante des prix pénalise les étudiants et les plus précaires. Nous attendons aussi le retour du gouvernement sur notre volonté d'expérimenter le RSA jeune. Dès le 9 juillet, j'ai écrit au Premier ministre et je regrette que sept semaines plus tard, lui qui a mis au cœur de son discours de politique générale la place des territoires, n'ait toujours pas pris le temps de nous répondre. Si nous ne pouvons pas travailler avec le gouvernement, nous trouverons un autre dispositif avec une enveloppe de 10 millions pour accompagner notre jeunesse. Nous pourrions étendre la garantie jeune, mais je ne désespère pas que le gouvernement nous réponde.

L'une des illustrations les plus marquantes de l'alternance, ce sont les pistes cyclables que vous avez tracées durant l'été. Certaines avaient fait l'objet d'expérimentation lors du déconfinement avant que la Métropole ne les ferme, considérant qu'elles n'étaient pas assez utilisées. Pourquoi les avez-vous rouvertes ?

Les échos que j'ai, c'est plutôt que la place du vélo augmente. Les déplacements ont progressé de 30 à 40 % en un an. Ces pistes sont provisoires. Nous venons d'en ouvrir une dans le Val de Saône. Si elles ne sont pas adaptées, nous les enlèverons. L'objectif est d'avoir un réseau express vélo pérenne. Nous voulons des pistes efficaces et qui correspondent à la demande des habitants. Évidemment, quand nous ôtons des voies de circulation, les automobilistes trouvent que c'est moins bien. Nous saurons trouver l'équilibre.

La sécurisation des abords d'école ou la création de pistes cyclables constituaient le cœur de votre programme. Cet été, la question de la sécurité, moins présente dans votre campagne, s'est régulièrement invitée dans l'actualité à Lyon. Comment comptez-vous répondre à cette aspiration qui semble grandir ?



**“IL NE FAUT PLUS
ACHETER DE
VÉHICULES
DIESELS, CAR
DEMAIN IL SERA
IMPOSSIBLE DE
ROULER AVEC
DANS LA
MÉTROPOLE”**

Il y a réellement des soucis de sécurité dans la métropole. C'est indiscutable. La réponse passe par le renforcement des effectifs de la police nationale. Je suis pour un travail avec les mairies afin de trouver des solutions. Ce sont elles qui sont compétentes, mais je suis ouvert à toutes les hypothèses. Je vais relancer le préfet concernant l'installation de radars sonores pour limiter les nuisances des voitures et des motos bruyantes créant une exaspération légitime chez les habitants. Les véhicules qui ne correspondent pas à la législation doivent être sortis de la circulation. Je suis aussi favorable à la vidéo verbalisation. Tout comme je souhaite que l'on puisse mettre en place au plus vite une lecture automatique des plaques d'immatriculation sur la zone à faibles émissions [la partie de l'agglomération interdite aux véhicules les plus polluants, Ndlr]. Aujourd'hui, la ZFE n'est pas contrôlable et les contraintes sont faibles. Au 1^{er} janvier, nous allons l'étendre aux véhicules professionnels puis aux véhicules particuliers durant le mandat.

Dans un premier temps, quels types de voitures voulez-vous ajouter dans la liste d'exclusion de la ZFE ?

C'est un peu tôt pour le dire, mais dans un premier temps, nous voulons déjà interdire ceux qui n'ont pas de vignettes. Avant la fin de l'année, nous donnerons le calendrier et les étapes pour les six ans à venir. Je veux que tout soit transparent et que les gens se préparent. Nous avons annoncé que d'ici la fin du mandat, les diesels seraient proscrits. Nous interdirons au fur et à mesure les véhicules les plus polluants. En parallèle nous offrirons des alternatives avec le développement des transports en commun, des pistes cyclables et du réseau ferroviaire. Nous accompagnerons avec des abonnements gratuits ceux qui abandonnent leur voiture. La baisse de la pollution est une priorité absolue et il est important d'expliquer qu'il ne faut plus acheter de véhicules diesels, car demain il sera impossible de rouler avec dans la métropole.

Juridiquement, est-ce possible d'interdire le diesel ?

C'est déjà le principe des circulations différenciées et des vignettes Crit'Air. Je ne veux pas interdire pour interdire, mais je souhaite réduire le nombre de véhicules qui circulent et surtout exclure les plus polluants. Nous avons aussi changé de doctrine en matière de pic de pollution. Nous avons demandé au préfet d'anticiper les restrictions automobiles avant même d'être au plus haut niveau pour diminuer la pointe des pics. À l'échelle d'un mandat, nous pouvons avoir des résultats. Nous travaillerons également sur le chauffage et les activités industrielles.

“JE VAIS RELANCER LE PRÉFET CONCERNANT L'INSTALLATION DE RADARS SONORES POUR LIMITER LES NUISANCES DES VOITURES ET DES MOTOS BRUYANTES”

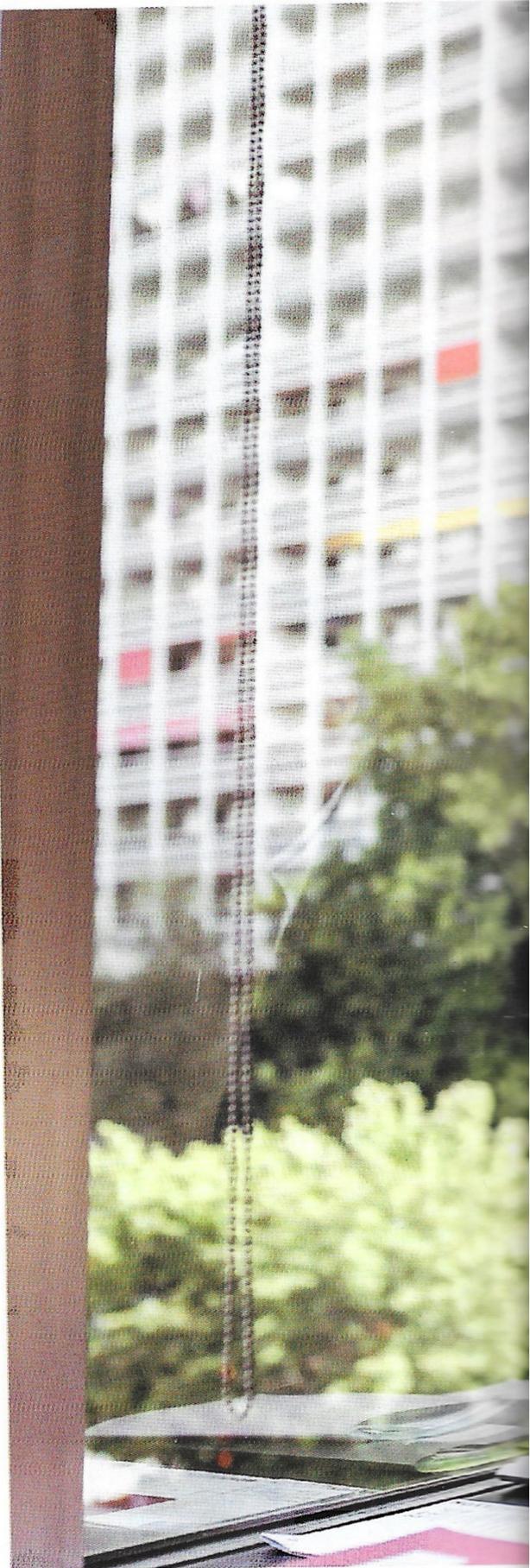
© Antoine Merlet

Durant la campagne et pour vous adapter à l'épidémie de coronavirus, vous aviez évoqué un décalage dans le temps de votre programme concernant les transports en commun. Est-ce toujours d'actualité ?

Le réseau Sytral est quasiment remonté à ses niveaux habituels. Nous sommes à 90 % d'utilisation alors qu'une partie des salariés est encore en télétravail. La peur des transports en commun n'a pas été durable. Notre plan reste donc le même avec une hausse de 20 % de l'offre bus avec une amélioration des sites propres, des points bloquants et une priorité aux feux. Nous avons installé une première navette rapide sur l'autoroute M6-M7. Le deuxième volet, c'est la construction de 20 kilomètres de ligne de tramway d'ici la fin du mandat. Nous allons travailler sur plusieurs lignes à la fois. Nous bouclerons T6 entre les hôpitaux est et Villeurbanne. Nous lancerons le T8 entre Saint-Fons et Vaulx-en-Velin en passant par Vénissieux et Bron. Nous avons aussi demandé une étude au Sytral pour la ligne T7 entre Bellecour et la Part-Dieu. Nous initierons également les premières télécabines notamment sur le tracé Francheville, Lyon et Sainte-Foy-lès-Lyon qui paraît très pertinent.

Gérard Collomb a expliqué que ce projet allait défigurer Lyon et qu'il créerait une ZAD pour s'y opposer...

On peut lui donner une formation aux ZAD parce que nous avons un peu d'expérience (*rires*)... Je ne vois pas en quoi les télécabines défigurent le panorama. Chaque fois que l'on construit un bâtiment, nous changeons le paysage. L'agglomération est en constante évolution. Dans les grandes villes d'Amérique du Sud, le transport par câble marche bien. C'est aussi un vecteur de tourisme. Et puis c'est avant tout un mode de déplacement efficace lorsqu'il y a des collines à franchir. Nous allons l'étudier et le mettre en place si c'est possible.



Durant la campagne, vous aviez fait part de vos interrogations quant à la pertinence de réaliser la ligne E du métro dont les travaux étaient censés commencer durant ce mandat. Avez-vous adopté un avis définitif sur cet investissement à trois milliards d'euros ?

Nous avons aussi lancé de nouvelles études sur le prolongement des lignes A, B et D. Nous choisirons avec les citoyens, probablement sous la forme d'un débat public, laquelle de ces quatre hypothèses est la plus urgente et la plus pertinente. La taille de notre plan métro dépendra aussi du plan de relance du gouvernement. Si ce dernier allouait enfin de l'argent pour le développement des transports



Bruno Bernard, dans son bureau à la Métropole

en commun dans les grandes villes, nous pourrions aller plus loin. Nous devons aussi penser aux territoires que nous voulons densifier. Nous lancerons les lignes de métro que les citoyens auront jugé les plus utiles. Mais elles ne seront pas politiques, comme cela a pu être le cas par le passé.

Quelles parties de l'agglomération souhaitez-vous densifier sachant que la métropole, même si vous voulez sortir de la course à l'attractivité, continue de gagner en population ?

Sans parler de ceux qui voudraient venir dans la métropole, nous avons déjà un problème de logement pour ceux qui sont là. La rentrée est difficile pour les personnes qui cherchent à se loger et

notamment les étudiants. Nous devons donc construire. Nous le ferons dans les zones où il y a des transports en commun et des réserves foncières. Nous allons lancer durant le mandat le quartier de la Saulaie. Nous garderons une partie importante des terrains pour réaliser un parc, mais nous créerons aussi des logements. En revanche, le développement à tous crins de la métropole ne fonctionne pas. On vient de le voir avec la problématique du logement, des transports, mais c'est aussi vrai pour les services publics avec des collèges et des écoles qui débordent. Le modèle ne marche pas. Nous devons rendre le territoire plus résilient. Si nous ne le faisons pas, nous n'aurons pas dans dix ou vingt ans

“NOUS INITIERONS LES PREMIÈRES TÉLÉCABINES NOTAMMENT SUR LE TRACÉ FRANCHEVILLE, LYON ET SAINTE-FOY-LÈS-LYON”

le même attrait. La crise que nous venons de vivre risque d'accélérer les choses. Aujourd'hui avec le télétravail, une personne qui viendrait travailler dans la métropole seulement deux jours par semaine va commencer à s'interroger sur son lieu d'habitation. Entre payer 5 000 euros le m² au cœur de l'agglomération et 1 000 euros le m² en se déplaçant un peu, il risque d'y avoir des changements rapides.

La manière dont vous exercez le pouvoir tranche avec vos prédécesseurs. Vous vous faites souvent représenter lors de cérémonies officielles. Vous êtes plutôt hypoprésident qu'hyper-président...

Je suis pour l'efficacité avec une équipe resserrée et la collégialité. Je ne souhaite pas être partout. Une des difficultés de la Métropole est d'ailleurs d'avoir été construite pour que tout soit décidé par le président. La normalité ici c'est de demander au président de trancher. Nous essayons de modifier cette culture. Toutes les semaines, il y a des cérémonies auxquelles je n'assiste pas, mais cela ne m'empêche pas de voir les acteurs du territoire. Je n'ai pas l'impression d'être omniprésent ou absent. Je suis au service des Grands Lyonnais avec toute l'équipe qui dirige la Métropole. J'ai demandé dans mes journées à ne pas avoir que des réunions qui s'enchaînent pour garder le temps nécessaire aux rencontres et à la réflexion.

Vous êtes à la tête d'une majorité plurielle avec des groupes très hétérogènes, cet alliage tiendra-t-il dans la durée ?

C'est la première fois qu'il y a une majorité aussi homogène à la Métropole. Nous avons une vraie cohérence. Sur certains dossiers, il y aura des débats. Non seulement cela ne me fait pas peur mais en plus c'est sain. Nous trouverons les lignes de compromis nécessaires. Nous avons la volonté de respecter tous nos partenaires.

/// PROPOS RECUEILLIS
PAR PAUL TERRA