

MÉTROPOLE

GRAND LYON

**RENCONTRE AVEC BRUNO BERNARD
PRESIDENT DE LA METROPOLE DE LYON
QUESTIONS SPECIFIQUES ADRESSEES PAR LES CIL
(Réponses écrites envoyées suite à la réunion)**

Envoi n°1 – 24 décembre 2025

**PRECSIONS AUX QUESTIONS D'ORDRE METROPOLITAIN ABORDEES DURANT LA
SEANCE**

RENAISSANCE DU VIEUX LYON : Nous nous réjouissons de l'étude de cadrage du site UNESCO dans la perspective de révision du Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur du Site Patrimonial Remarquable du Vieux-Lyon. Une extension du SPR vers le sud, le nord et sur la Presqu'île est-il bien envisagé ?

Suite à la réalisation de l'étude de cadrage partenariale du site Unesco et zone-tampon, livrée en 2024, la Métropole a délibéré en novembre 2024 la prescription de l'extension du SPR du Vieux Lyon, en vue de créer un nouveau SPR au sein du site Unesco, qui pourrait comprendre les entités urbaines Renaissance et Presqu'île. La Ville de Lyon a ensuite délibéré sa participation financière à l'étude SPR en mars 2025. Le projet de SPR a été engagé par la commission locale SPR du 2 juin 2025, commission organisée par la Métropole. Le projet est actuellement en cours d'étude, en phase diagnostic sur ces entités Renaissance et Presqu'île et leurs franges, autour des thématiques croisés de patrimoine et transition écologique. Sera proposée à l'issue de l'étude une nouvelle délimitation s'appuyant sur les entités urbaines. Le projet est également accompagné par un dispositif de participation citoyenne piloté par la ville de Lyon avec plusieurs ateliers déjà réalisés en juin 2025 et janvier 2026.

Cf site Internet Métropole de Lyon : <https://www.grandlyon.com/mes-services-au-quotidien/sinformer-sur-lurbanisme/les-sites-patrimoniaux-remarquables>

QUESTIONS D'ORDRE METROPOLITAIN NON ABORDEES

NOMBREUSES MODIFICATIONS DES PLANS DE CIRCULATION (sens interdit, changement de sens de circulation). CIL ETATS UNIS UCIL / CIL LA PLAINE SAINTE FOY etc...

Cela se fait sans réelle étude d'impact (report dans les autres rues) et sans réelle concertation. Nombreux exemples et contestations dans tous les quartiers : Etats Unis, Monplaisir. Vaise, La Plaine, Part Dieu etc... Exemple dans le 8ème, sens de circulation inversé rue Stéphane Coignet (Etats Unis), pour protéger les écoles de cette rue, avec un report dans la rue Hugues Guérin qui a aussi une école....

Même exemple dans le 5è à Valdo et à la PLAINE avec beaucoup de changements, dont la Rue FOREST à Ste Foy, pour laquelle M BAGNON s'acharne à maintenir le sens unique, imposé au mépris de la sécurité, en renvoyant le trafic sur une école et contre l'avis de l'ensemble du quartier et des associations.

Idem à Monplaisir avec le nouveau plan de circulation de l'avenue des frères Lumière et rue St Maurice, le report de circulation se fait en partie dans le 3ème et une autre partie dans des petites rues du quartier.

Idem à Vaise, rue de Bourgogne.

Même si d'autres changements semblent mieux acceptés (LYON 3 secteur en face de la Métropole) On peut rajouter à cela la VL12 qui reporte le trafic sur des plus petites voiries à Rockefeller.

Des modifications de plans de circulations ont été réalisées dans le cadre de projets d'aménagements, de leurs mesures d'accompagnement et/ou dans un objectif d'apaisement (baisse des vitesses, diminution des flux de circulation des véhicules motorisés en limitant notamment le trafic de transit)

Cela répond à des enjeux de sécurité (notamment par le développement d'aménagements dédiés aux modes actifs), de santé (qualité de l'air, nuisances sonores) et cadre de vie (plus qualitatif, agréable et respectueux de l'environnement : nouveaux usages, végétalisation). Ces projets :

- Ont fait l'objet d'études avec diagnostic, scénarios, analyse des impacts et propositions de mesures d'accompagnement. Les modifications de plan de circulation modifient l'accessibilité locale avec des parcours parfois plus complexes pour les riverains, mais limitant les trafics de transit pour les inciter à rester sur les grands axes.
- Ont été accompagnés par de l'information et/ou concertation par le biais de réunions publiques, voire d'ateliers de concertations.
- Font l'objet d'évaluations avec si nécessaire l'étude et la mise en œuvre de mesures complémentaires.

DOUBLE SENS CYCLABLE (DSC) dans une voie à sens unique : CIL VILLETTE PAUL BERT Lorsque le DSC n'est pas matérialisé au sol, la circulation des vélos à contresens est-elle autorisée ?

Oui, seule la signalisation de police est obligatoire (panonceau M9v2 « sauf vélos » sous le panneau B1 sens interdit) pour autoriser le double sens cyclable.

Dans les aires piétonnes et les zones de rencontre, la signalisation horizontale n'est pas recommandée par le CEREMA. La Métropole de Lyon ne la met donc pas en œuvre.

L'UCIL complète la question : La collectivité a le droit d'interdire ce contresens dans des rues trop étroites et dangereuses. Quand le fera-t-elle ? (ex : Montée Saint Barthélemy) ?

Oui, il est possible d'interdire le double-sens cyclable dans certains cas particuliers. C'est pourquoi un certain nombre de rues en sens unique ont ainsi été exclues du double-sens cyclable pour 3 motifs principaux :

- Étroitesse de la voie,
- Forte pente
- Ou masque à la visibilité (par exemple lié à une forte courbure).

C'est notamment le cas de la Montée Saint Barthélemy qui n'est pas mise à double-sens cyclable du fait des 2 derniers critères (forte pente + présence de masques à la visibilité).

Ces exclusions du double-sens cyclable sont précisées dans les arrêtés de police de circulation.

PANNEAUX M12 : CIL VILLETTE PAUL BERT, SAXE BROTEAUX et POINT DU JOUR Souvent tagués, peu visibles, ne pourrait-on pas installer une signalisation lumineuse vélos/trottinettes à la place des M12 ?

Les panneaux M12 sont des dispositifs réglementaires nationaux, prévus comme signalisation fixe non lumineuse, associée aux feux de circulation.

Il n'existe pas, à ce jour, de version lumineuse homologuée du panneau M12, hors cadre d'expérimentation autorisé par l'État. Leur visibilité repose sur des matériaux rétro réfléchissants ; les situations de dégradation (tags, détériorations) font l'objet d'interventions de maintenance.

Pour autant, il existe un signal lumineux équivalent (feu R19) mais que la Métropole a décidé de ne réserver qu'aux carrefours tramway. En effet, le panonceau M12 est beaucoup moins onéreux en investissement et entretien, malgré le stickage ou le vol de certains panonceaux.

Ces panneaux M12 sont parfois absents sur certains feux, quelle est la réglementation dans ce cas ?

Lorsqu'un M12 est présent, les cyclistes (et trottinettes concernées) peuvent franchir le feu rouge dans la ou les directions indiquées, en cédant le passage aux autres usagers. En l'absence de M12, la réglementation qui s'applique est le code de la route. Le cycliste doit se référer à la signalisation lumineuse tricolore.

L'absence de M12 peut résulter d'un choix d'aménagement lié aux conditions de sécurité du carrefour ou de situations temporaires (travaux, dégradations).

Enfin, le déploiement des M12 a fortement progressé : 1 620 panneaux en juillet 2020 (30 % des carrefours) contre 3 569 aujourd'hui (65 % des carrefours), traduisant une généralisation progressive et sécurisée du dispositif.

Bilan des box à vélos qui ne semblent pas marcher : taux de remplissage, coût de l'opération, choix des emplacements (certains ont disparu)

Actuellement on compte 59 box ouverts au publics (472 places) et 318 abonnés, soit un taux de remplissage de 67%.

Il y a une forte diversité de remplissage des box selon les quartiers : 20 box sont complets, 4 sont vides. Le remplissage des box dépend fortement des sites où ils sont installés. On constate que les box les mieux occupés se situent à Villeurbanne, Lyon 3 et Lyon 7.

Sur les autres arrondissements, la demande est moins forte et les box sont moins occupés :

Box vélos	Nombre de places	Nombre d'abonnés	Taux de remplissage moyen
Lyon 2	24	7	29%
Lyon 3	96	73	76%
Lyon 5	24	4	17%
Lyon 7	104	88	85%
Lyon 8	48	14	29%
Lyon 9	16	10	63%
Villeurbanne	160	122	76%
Total	472	318	67%

La Métropole et la SPLM (exploitant des box) cherchent continuellement à optimiser le remplissage de ces box ; C'est pourquoi ils opèrent des déplacements de box afin de les situer au plus près des demandes des cyclistes. Depuis début 2025, 17 déplacements ont été réalisés pour déplacer des box peu occupés vers des sites à forte demande.

Le coût des box (en investissement et fonctionnement) est totalement pris en charge par la Société Publique Lyonnaise de Mobilités (SPLM) dans le cadre d'un contrat de DSP qui comprend aussi l'exploitation des parkings automobiles.

Le coût d'investissement représente environ 2 000€ par place dont 26% a été pris en charge par les communes de Lyon et Villeurbanne à travers les budgets participatifs.

A noter également que les consignes collectives Dumont-Surville et Millaud et le garage aménagé de Carmélites offrent 20 places chacune et sont remplis à 100%.

Demande d'évacuation de la Métropole Secteur Lortet / Nadaud / Yves Farge / Victor Lagrange CIL LYON 7 Habitants (montés en collectif), commerçants et entreprises du secteur se sont mobilisés pour alerter les pouvoirs publics sur les problèmes de sécurité et d'incivilité rencontrés. La Métropole a également saisi le tribunal pour demander l'évacuation du campement situé sur le parking angle rues Lortet et Yves Farge.

Qu'en est-il aujourd'hui de cette demande d'évacuation de la Métropole ? Et d'une manière générale, que pensez-vous faire pour toutes ces tentes et caravanes sur le domaine public ?

L'espace public n'étant plus squatté à ce jour, un projet d'aménagement est engagé par la subdivision Voirie de la Métropole en lien avec la Mairie d'arrondissement.

SAUVEGARDE ET EMBELLISSEMENT DE LYON : Aucun dispositif contraignant ne permet de protéger ces ensembles urbains. Exemples, dans le 7è (grande rue de la Guillotière, l'îlot Mazagran), à la Croix Rousse et dans le 8è arrondissement). Depuis des années, les démolitions ont entamé la cohérence des paysages urbains censés être protégés ou mis en valeur. Nous l'avons déjà signalé dans la concertation de 2021 pour la révision du PLU-H et dans notre article :

<https://www.lyonembellissement.com/articles/88353-pip-les-des-sont-il-pipes>

Quels dispositifs contraignants, quels outils réglementaires mettre en place dans le PLU-H pour rendre efficiente cette délimitation PIP, actuellement purement théorique ?

Les Périmètres d'Intérêt Patrimonial (PIP) délimitent, sur les documents graphiques du PLU-H, des ensembles urbains, bâtis ou paysagers constitués et cohérents, identifiés pour leur valeur patrimoniale au regard de leurs qualités culturelles, historiques, architecturales, urbaines et paysagères, conformément au Code de l'urbanisme.

Inscrits au PLU-H, les PIP sont opposables. Ils font l'objet de fiches spécifiques comprenant des prescriptions qui complètent, et parfois se substituent, aux dispositions du règlement. Ces prescriptions doivent donc être prises en compte dans l'instruction des autorisations du droit des sols (ADS), compétence des maires.

Rappelons que les PIP définissent les éléments de patrimoines à préserver ou à valoriser, la démolition d'autres parties pouvant être autorisées.

Enfin, certains PIP peuvent se superposer à des périmètres relevant des Architectes des Bâtiments de France (ABF), comme c'est le cas à Mazagran. Dans ces situations, l'instruction des ADS par les maires s'exerce en articulation avec la compétence des ABF.

CIL MACADEVI (Sathonay) : Partagez-vous notre avis que le Tribunal Administratif ne prend pas ou très peu en compte les réserves défavorables émises par le Service Urbanisme de la Métropole ? De même, les orientations littérales du PLUH (sujettes à des appréciations très variables) ont peu de poids face aux prescriptions de la carte.

Exemple actuel et révélateur : le parcours du PC déposé par Cogedim à SATHONAY CAMP. Ce PC a été déposé en 2021. Les voisins ont gagné un recours au TA sans que les réserves émises par la Métropole soient retenues par le TA. Le TA a autorisé la modification du PC permettant de ne pas avoir à respecter la modification n°3 réduisant la hauteur constructible sur cette zone, décidée après le dépôt du PC. Le PC modifié ne prenant pas en compte la réduction de la hauteur, a été refusé par le maire pour d'autres raisons. Cogedim a gagné son recours au TA. Puis la mairie a saisi le Conseil d'Etat qui doit statuer cet automne. La montée au Conseil d'Etat nous semble démesurée pour un PC de cette taille, mais c'est de la faute de la réforme pour les JO 2024.

On peut s'interroger sur la plus-value du rapporteur au TA si c'est simplement pour appliquer les prescriptions de la carte. Une IA ne le ferait-elle pas pour moins cher ?

À quoi sert-il de dépenser beaucoup d'argent à élaborer des orientations littérales du PLUH ou réserves aux PC si personne ne les prend en compte ?

La compétence en matière d'autorisations du droit des sols (ADS) relève des communes.

À ce titre, la Métropole intervient en appui aux décisions prises par les maires, notamment par l'émission d'avis métropolitains et la production d'éléments d'aide à la décision. Ces contributions visent à accompagner la mise en œuvre du PLU-H dans l'ensemble de ses objectifs, en particulier ceux relatifs à l'insertion urbaine, paysagère et environnementale des projets.

Sur Sathonay, un recours juridique est en cours et nous avons récemment répondu par courrier à l'association qu'il n'appartenait pas à la métropole d'interjeter dans la procédure menée par la commune.

CONCERTATION SCOT close à 12h le 24/10. Indication d'heure qui n'apparaît pas suffisamment clairement sur les sites et pas du tout dans le mail envoyé aux acteurs par le SEPAL et la Vice-Présidente VESSILLIER. Merci de clôturer les contributions internet le soir et pas en milieu de journée...

Vous avez raison de souligner que l'horaire de clôture de la concertation n'apparaissait pas avec suffisamment de lisibilité sur l'ensemble des supports. La communication mentionnait principalement les dates de la concertation (du 15 septembre au 24 octobre), sans préciser systématiquement l'heure de fin.

Pour autant, l'horaire de clôture à 12h le 24 octobre était bien indiqué sur plusieurs supports réglementaires et d'information, notamment :

- sur l'arrêté d'enquête publique,
- sur l'avis d'enquête publique affiché dans l'ensemble des communes,
- sur le registre numérique (mentionné dès l'arrivée sur la plateforme),
- sur le site du SEPAL,
- dans les deux publications légales (Le Progrès et Les Affiches légales),
- ainsi que dans les publications sur les réseaux sociaux (Facebook et LinkedIn).

Nous prenons néanmoins en compte la remarque formulée sur l'opportunité de fixer, à l'avenir, une clôture en fin de journée afin d'éviter toute ambiguïté et de faciliter la participation.

Enfin, il est important de préciser que, par décision de la commission d'enquête, l'ensemble des contributions reçues après la clôture officielle — soit six contributions, dont trois émanant de mairies — ont été intégrées et prises en compte dans l'analyse.

Mise en danger suite aux nouveaux aménagements de voirie qui ajoutent de nombreux obstacles : Ecluses, chicanes, carrefour hollandais, bordures non signalées. CIL LYON 7 ET LA PLAINE STE FOY Exemple : murets des pistes cyclables génèrent des accidents nombreux : chutes de cyclistes et trottinettes, éclatement de pneus des automobiles pour le plus grand bonheur des réparateurs...

Du fait d'un manque de visibilité ou d'un positionnement peu judicieux. Il serait souhaitable de :

- **signaler ces murets par une peinture réfléchissante nuit (pas seulement à l'intérieur)**
- **modifier les débuts des murets par une pente systématique.**

Autre exemple : le CIL BEAUREGARD CHAMPBLANC (DECINES) remarque que les abaissements de trottoirs récents (ex : entrée charretière ou accès vers des voiries privées) sont surélevés de 4 ou 5 cm au lieu des 1 à 2 cm habituels, et réalisés avec des bordures à angle droit. Ce type d'installation est un danger pour les utilisateurs de vélo et de trottinette. Qu'est ce qui justifie ce changement ?

Les aménagements évoqués (écluses, chicanes, murets, carrefours dits « hollandais », bordures) répondent à plusieurs objectifs de sécurité et de gestion de l'espace public. Il est compréhensible que leur multiplication puisse susciter des interrogations, voire des inquiétudes lorsqu'ils sont perçus comme insuffisamment visibles ou inconfortables.

Ces aménagements visent avant tout à :

- Empêcher le stationnement sauvage sur les trottoirs, pistes cyclables et aux abords des carrefours, qui constitue un danger majeur pour les piétons, les cyclistes et les personnes à mobilité réduite ;
- Sécuriser les déplacements, notamment en réduisant les vitesses et en clarifiant les espaces dédiés à chaque usage ;
- Remplacer les alignements de potelets, très nombreux dans le passé, qui posent plusieurs difficultés : coût élevé d'installation et d'entretien, dégradations fréquentes, gêne pour les cheminements piétons et visibilité parfois insuffisante.

Les bordures ou dispositifs continus permettent ainsi de protéger durablement les cheminements sans multiplier les obstacles ponctuels.

Les remarques concernant la visibilité nocturne ou la hauteur de certains abaissements de trottoirs sont légitimes. Les services de la Métropole travaillent avec des référentiels techniques visant un compromis entre :

- Garantir une meilleure accessibilité des trottoirs pour les piétons et les personnes à mobilité réduite avec une dissuasion efficace du stationnement illicite sur trottoir,
- La sécurité des cyclistes et utilisateurs d'engins de déplacement personnel dans les carrefours,

Toutefois, selon les contextes locaux, certains dispositifs peuvent nécessiter des ajustements de signalisation ou de marquage (notamment en matière de visibilité de nuit), des corrections de profils (pentes, raccordements, hauteurs) ou des retours d'expérience pour améliorer les pratiques futures.

Les aménagements récents font l'objet de suivis et d'évaluations. Les signalements d'usagers, d'associations ou de conseils d'intérêt local permettent justement d'identifier les situations problématiques et, lorsque cela est nécessaire, procéder à des adaptations.

L'objectif reste constant : rendre l'espace public plus sûr, plus lisible et plus durable, pour l'ensemble des usagers, tout en tenant compte des usages réels et des contraintes d'entretien à long terme.

CIL LA PLAINE SAINT-FOY : Nous regrettons le choix systématique de la Métropole de supprimer des places de stationnement, alors que d'autres possibilités sont offertes. Nouvel exemple récent : Installation d'une station VELO'V rue Witkowski, alors que la demande était place César Geoffray qui ne manque pas d'espace. Résultat : des places de stationnement supprimées et un emplacement à l'angle de rue Pierre Valdo qui gêne le tourner à gauche.

Dans le cadre du déploiement des Vélo'v électriques, la Métropole de Lyon a engagé l'ouverture de 33 nouvelles stations afin de mieux répondre à la demande et de rééquilibrer l'offre entre les territoires jusqu'ici moins équipés. Le 5^e arrondissement bénéficie ainsi de quatre nouvelles stations, dont une implantée place César Geoffray, conformément aux besoins identifiés localement.

Par ailleurs, la Métropole s'est engagée, notamment auprès de l'association des Droits du piéton, à ne pas implanter de stations Vélo'v sur des espaces piétons, afin de préserver les cheminements et d'éviter tout conflit d'usages.

S'agissant de la station rue Witkowski, son implantation a fait l'objet d'une attention particulière : elle a été positionnée en retrait par rapport à la rue Pierre Valdo, précisément pour ne pas gêner les manœuvres de tourne-à-gauche et maintenir de bonnes conditions de circulation.



ORGANISATION DES CHANTIERS : Chantiers non coordonnés et manque d'information : Exemple cet été, impossible de tourner vers le 6ème arrondissement depuis avenue de Saxe jusqu' à l'avenue Thiers (Créqui, Récamier, Tête d'Or, Ney, Jules Favre interdits => un détour de plusieurs km pour aller vers mairie du 6 et sans aucune indication de déviation ou d'itinéraire de secours)

ORGANISATION DES CHANTIERS : SUIVI APRES CHANTIER : Réfection définitive faite longtemps après (parfois un an), dès lors pourquoi ne pas en profiter pour réaliser une seule galerie technique pour gaz et fibre comme c est le cas à Genève depuis plus d 'un siècle (CIL SAXE BROTTAUX)

ORGANISATION DES CHANTIERS : Accumulation de déchets et débris divers après chantier (CIL LYON 7)

Afin de minimiser les impacts des chantiers sur les circulations tous modes, la Métropole de Lyon porte la coordination des opérations à l'échelle de l'ensemble de son territoire à travers la démarche « Chantiers Perturbants ».

Cette démarche de macro-coordination, créée en 2009, recense et analyse les impacts générés sur les circulations par l'ensemble des interventions sur voirie (projets métropolitains, projets partenariaux, travaux concessionnaires d'entretien et de développement, ...). À l'issue de l'évaluation de ces impacts, des alternatives (jalonnement, phasage spatial et temporel, ...) et des mesures d'accompagnement aux usagers sont proposées et intégrées aux différentes opérations, tenant compte des contraintes techniques et réglementaires inhérentes à chaque projet.

Cette démarche est complétée par ailleurs par une coordination plus fine à l'échelle du secteur, en échange étroit avec les services techniques des différentes communes du territoire.

Pour autant malgré ces démarches existantes, la Métropole de Lyon souhaite améliorer la coordination des chantiers sur l'espace public, la gestion des chantiers ainsi que l'information et la communication qui doit être plus précise et systématique.

QUESTIONS LOCALES NON ABORDEES

ENTREE ZTL RUE GENTIL (après la rue de la Bourse) BORNE MAL POSITIONNEE ET MAL SIGNALEE : Certains automobilistes mal informés entrent rue Gentil et sont bloqués par la borne. Ils doivent alors reculer pour prendre la rue de la Bourse et croisent un flux piéton important devant le lycée Ampère quand les élèves sont sur le trottoir et parfois la chaussée.

D'une part, cette borne située rue Gentil doit être mieux signalée (panneau voie sans issue placé à l'angle du quai), ce qui éviterait à de nombreux véhicules de s'engager et de rester bloqués.

D'autre part, pourquoi ne pas mettre cette portion de la rue de la Bourse en zone de rencontre ou la piétonniser, devant le lycée Ampère., afin d'assurer la sécurité des piétons ? Des barrières de protection pourraient être mises en attendant la réfection de la rue.

Suite au constat des nombreux accidents survenus depuis sa mise en service en juillet dernier, des dispositifs de visibilité, de signalisation et de communication complémentaires ont déjà été mis en place et seront encore complétés dans les prochaines semaines.

Il convient ici de préciser que la majorité des incidents constatés sur ce site borné relèvent de situations de mésusages (forçage du passage et non-respect de la signalisation lumineuse) et non pas d'un problème de lisibilité du dispositif.

Pour autant, de nouveaux dispositifs de mise en visibilité de la borne vont prochainement être ajoutés : marquage au sol en écluse, modification du signal lumineux actuel (rouge/orange) en signal lumineux plus classique (rouge/vert), ajout de dispositif lumineux.

TRAVERSEE DE LA RUE GRENETTE EN VENANT DE LA RUE MERCIERE :

Aucun problème en venant du sud, avec un abaissement de trottoir, mais de l'autre côté, le nouveau trottoir est surélevé ce qui ne facilite pas la traversée de vélos, poussettes, fauteuils roulants. Alors qu'un flux piéton important y passe (rue Mercière piétonne)

Un passage piéton en amont de l'arrêt de bus, et un trottoir-bateau, seraient les bienvenus à cet endroit, d'autant que cela n'est pas difficile à réaliser.

Encore une aberration dûe au détour des bus par la rue Grenette (remarque ajoutée par l'UCIL).

Réponse apportée au CIL Centre Presqu'île le 14/11 par mail du vice-président délégué à la Voirie

L'opportunité d'aménager une traversée piétonne sur la rue Grenette, au droit de la rue Mercière, avait bien été identifiée dès les premières études sur le projet.

Malheureusement, l'aménagement d'une traversée piétonne sécurisée et accessible est ici incompatible avec la présence du quai bus aménagé à 21 cm de haut pour permettre l'accostage et l'accessibilité PMR aux véhicules des lignes TB11, C13, C14 et C18 qui s'arrêtent ici. De surcroît, afin d'assurer les conditions de sécurité aux abords des arrêts de bus, il convient de maintenir un recul de 5m en amont et en aval des zones d'arrêt.

Au vu de ces contraintes, il est apparu impossible d'aménager une nouvelle traversée piétonne accessible à cet endroit. Pour autant, nous avons demandé l'étude d'un passage piéton complémentaire entre les rues Mercière et Brest.

CARREFOUR TILSITT / COLONEL CHAMBONNET : Au débouché de la rue Colonel Chambonnet, les voitures doivent s'arrêter pour céder le passage à l'important flux piéton qui arrive du pont Bonaparte, ce qui crée un bouchon allant parfois jusqu'au Rhône (rue Chambonnet, place Bellecour et rue de la Barre). Comment mieux réguler ce flux piéton et permettre l'écoulement du trafic ?

Conscient des problématiques du secteur, une étude globale est en cours afin de proposer des ajustements de la signalisation lumineuse tricolore. Un rendu est envisagé d'ici mars 2026.

GRANDE RUE DE SAINT RAMBERT : Une réhabilitation et requalification est attendue de longue date. Elle est accidentogène, car elle sert de shunt matinal à ceux qui descendent du plateau et des Monts d'or. Les piétons y sont en insécurité.

Des études ont été faites (comme supprimer la descente par le pont de la rue des Dr Cordier). Des tests temporaires permettraient d'envisager un projet d'ampleur sur le prochain mandat.

Pouvez-vous préciser l'avancement de ce projet ?

Les études de circulation sur le quartier Saint-Lambert sont désormais terminées. Les services de la Métropole et la mairie d'arrondissement se rapprocheront du CIL en début d'année 2026 afin de convenir d'une date de réunion pour présenter les conclusions de cette étude.

Association Du Quartier Bissardon à Caluire et Cuire

Où en est le projet d'aménagement de voirie sur Bissardon suite aux mesures de circulation préalables menées sur la zone en 2025 ?

Est-il prévu une étude sur la pollution sonore et atmosphérique sur les alentours de la Montée de la Boucle suite à la modification du plan de circulation de Lyon 4 ?

Des comptages ont été réalisés sur la rue Royet et pourront être transmis.

S'agissant de la pollution sonore et atmosphérique autour de la Montée de la Boucle, la Métropole s'appuie sur deux organismes scientifiques indépendants :

- **Acoucité**, pour le suivi du bruit,
- **Atmo Auvergne-Rhône-Alpes**, pour le suivi de la qualité de l'air.

Hormis le suivi global effectué chaque année, il n'est pas prévu de campagne spécifique.

Le suivi réalisé à l'échelle métropolitaine montre une amélioration globale de la qualité de l'air ces dernières années. À titre d'exemple, la station de référence de Cusset, située à proximité du périphérique, a enregistré une baisse de 37 % du dioxyde d'azote (NO₂) entre 2019 et 2024.

VOIRIE : rue Élisée Reclus à Décines : CIL BEAUREGARD CHAMPBLANC (DECINES)

Depuis la mise en service d'OL Vallée, la rue Élisée Reclus est devenue une autoroute en heure de pointe. Depuis de nombreuses années, notre CIL sollicite la Mairie de Décines pour obtenir des aménagements pour la sécurité des riverains. A ce jour nous n'obtenons aucune réponse, d'après La Mairie nous informe que le dossier est transmis aux services de la Métropole concernés, mais sans information complémentaire de bonne prise en compte de notre demande. Qu'en est-il ?

La Métropole de Lyon finance et réalise les aménagements de voirie, une fois les priorités d'intervention définies en lien étroit avec la commune. Autrement dit, lorsqu'une commune sollicite des dispositifs de sécurisation (chicanes, ralentisseurs, plateaux traversants, aménagements piétons...), la Métropole les étudie et les met en œuvre dans le cadre des budgets disponibles.

Chaque année, la Métropole consacre près de 20 millions d'euros à l'amélioration des voiries des 58 communes pour les rendre plus sûres et plus agréables.

Pour Décines, cela représente 2,6 millions d'euros sur le mandat 2020-2026, soit une hausse de 18 % par rapport au mandat précédent.

Des aménagements de modération de vitesse peuvent donc tout à fait être envisagés rue Élisée Reclus si la commune en formule la demande et les inscrit dans ses priorités. À titre d'exemple, des dispositifs de sécurisation pour les piétons seront réalisés au printemps de cette année avenue Normandie Niemen.

La Métropole se tient pleinement disponible pour travailler avec la Ville de Décines sur cette rue comme sur l'ensemble de la commune.

Ouverture de l'impasse? ER inscrit au PLUH, l'ouverture est demandée depuis des années et devrait se faire suite à l'opération immobilière. Toujours en attente... Idem pour le 20 rue Albéric Pont, où l'acquisition foncière prévoyait l'élargissement, on attend depuis + de 6 ans...

La Métropole a préemptée en 2021 la propriété cadastrée BO34 pour construction de logements sociaux. Le terrain est également concerné par l'emplacement réservé voirie n° 7 devant permettre de relier l'allée Emmanuel Gounot et la rue des Granges.

Le ténement est destinée à être recédé à un bailleur pour un programme de logements sociaux. Ce dernier dans sa programmation devra respecter le règlement du document d'urbanisme et en particulier la mise en œuvre de l'ER.

Pour le 20 rue Albéric Pont, où l'acquisition foncière prévoyait l'élargissement, on attend depuis + de 6 ans...

La Métropole de Lyon a été sollicitée en 2020 par les services de voirie afin d'engager l'acquisition de l'emprise correspondant à l'emplacement réservé n° 8 du PLU-H, situé au droit du 20 rue Albéric Pont, dans le cadre d'un projet d'élargissement de la voirie.

À cette occasion, des échanges ont bien été engagés avec l'un des copropriétaires concernés. Toutefois, ces discussions n'ont pas pu aboutir.

En effet, le terrain concerné appartient à une copropriété horizontale. À l'époque, il n'avait pas été possible d'identifier de manière exhaustive l'ensemble des copropriétaires, ni d'identifier formellement le syndic de copropriété compétent, ce qui a empêché la finalisation des démarches foncières et la conclusion d'un accord.

À ce jour, la situation foncière reste inchangée et le projet d'acquisition n'a donc pas pu être mené à son terme.

UCIL, BIEN VIVRE AU VERNAY (CALUIRE), ASPEC CHARBONNIERES

1er exemple : CALUIRE : Permis validés par la préfecture aux 61 et 77 avenue Général de Gaulle, ce à quelques mois de l'entrée en vigueur de la modification n°4 du PLUH et de l'OAP du Vernay, :

Quelle coordination avec :

- **la suite des opérations de l'OAP (CU informatif pour les 65-67 avenue Général de Gaulle) ?**
- **La cohabitation avec une école voisine en activité jusqu'à fin du chantier à Lassagne ?**
- **les travaux de passage de conduite de refoulement sur l'Av Gal de Gaulle (démarrage prévu été 2026) ?**
- **Y a-t-il un plan mobilité en cours d'étude dans le secteur du Vernay ?**
- **Les futurs trajets des enfants jusqu'en frange sud du périmètre scolaire du groupe scolaire Jules Verne (absence de trottoir notable)**
- **Les conditions de stationnement et dépose minute pour le groupe scolaire et école de musique Lassagne**
- **La mobilité des futurs habitants du Vernay et leurs voisins (communes du nord et monts d'or)**

Les permis de construire évoqués (61 et 77 avenue du Général de Gaulle à Caluire, secteur du Vernay) ont été délivrés par la Préfecture dans un cadre réglementaire particulier, antérieur à l'entrée en vigueur de la modification n°4 du PLU-H et de l'OAP du Vernay.

1. Sur la coordination avec l'OAP du Vernay

Pour le projet Pichet (77 av. du Général de Gaulle – 53 logements dont 16 LLS), plusieurs séances de travail ont été menées en amont en 2023-2024 entre la DDT, la Ville, la Métropole et le promoteur, sur la base des orientations issues des études urbaines traduites ensuite dans l'OAP. Malgré les réserves formulées par la Ville et la Métropole sur l'insertion urbaine et la qualité d'habiter, le promoteur a déposé un permis conforme au PLU-H alors en vigueur, mais non conforme à l'OAP, celle-ci n'étant pas encore opposable. Le permis a été signé par la Préfète le 8 juillet 2025 ; la commune a déposé un recours gracieux le 18 août.

Concernant le projet Neowi (61 av. du Général de Gaulle – 16 logements dont 5 LLS et un commerce), la Métropole et la Ville ont été consultées uniquement dans le cadre de l'instruction. Des réserves ont été émises sur l'architecture et l'insertion urbaine, partiellement retravaillées par le promoteur. Le permis a été signé le 23 juillet 2025.

Il est à noter qu'une réflexion est en cours avec le promoteur, la Ville et la DDT pour privilégier une opération d'ensemble à l'échelle de trois parcelles, plus conforme aux orientations de l'OAP, le promoteur ayant acquis une promesse de vente sur des terrains voisins.

2. Sur la cohabitation avec les équipements scolaires et les travaux à venir

Le projet global de l'îlot Vernay est lié à la libération de l'ancienne école du Vernay, consécutive au regroupement scolaire sur le site du collège Lassagne, reconstruit de manière plus compacte. Cette reconfiguration permet à la commune de porter une opération d'ensemble d'environ 130 logements, dont 50 % de logements sociaux, validée par le Maire, avec des hauteurs limitées à R+2 / R+3.

Les questions de cohabitation avec les équipements scolaires, de cheminements des enfants, de stationnement et de dépose-minute, ainsi que l'articulation avec les futurs travaux de conduite de refoulement sur l'avenue du Général de Gaulle (prévue à partir de l'été 2026), relèvent d'une approche globale à l'échelle du secteur, qui dépasse les seuls permis délivrés à ce stade.

Néanmoins, une expertise menée dans le cadre des études urbaines montre que le projet de transformation du quartier est compatible avec les conditions de circulation, bien que celle-ci soit déjà contrainte sur l'avenue du Général de Gaulle.

2ème exemple : CALUIRE: Projet Villa Martin : La rue Martin Basse est une rue étroite à sens unique avec un double sens cyclable. La construction d'un immeuble de 25 logements angle Martin Basse / chemin Petit est situé dans la perspective de l'entrée du 19bis de la rue Martin Basse.

Cet accès n'est pas de nature à réduire l'impact sur la circulation et ne tient pas compte de l'intensité du trafic.

Cet accès va accroître la dangerosité des lieux, les vélos et les véhicules automobiles seront amenés à se croiser à la sortie de la future construction pour s'insérer chacun dans un sens de circulation opposé.

De plus, quid des places de parking pour les nouveaux véhicules (Auchan, parking voie verte)...

Cet accès est de nature à porter atteinte à la sécurité publique. Comment pouvez-vous assurer la tranquillité et le caractère paisible de cette insertion ?

Le projet Villa Martin s'inscrit dans le cadre du rattrapage de logements sociaux, engagé à la suite de la reprise par l'État de l'instruction de certains permis de construire, afin de permettre à la commune de se mettre en conformité avec ses obligations légales en matière de logement.

Dans ce cadre, les services de la Métropole ont été consultés et ont émis un avis favorable, assorti de réserves importantes, portant notamment sur le traitement des hauteurs du projet (avis VETC), et surtout sur les conditions d'insertion du projet dans la voirie existante, compte tenu de la configuration contrainte de la rue Martin Basse.

Les questions de sécurisation des accès, de cohabitation entre véhicules motorisés et cycles dans une rue étroite à sens unique avec double sens cyclable, ainsi que les modalités d'accès et de sortie du futur immeuble, doivent faire l'objet d'un travail spécifique avec la subdivision voirie de la Métropole, afin de garantir le niveau de sécurité requis pour tous les usagers.

Le Permis de Construire ne pourra donc être accordée qu'après échanges et accord de la subdivision de voirie de la Métropole de Lyon

S'agissant du stationnement, le projet devra respecter les normes réglementaires applicables, et les conditions d'usage des stationnements existants à proximité (notamment Auchan et la voie verte) seront examinées dans ce cadre, sans préjuger d'une utilisation pérenne de ces espaces par les résidents.

Enfin, il est rappelé que l'absence d'anticipation suffisante en amont de la production de logements sociaux a conduit à des projets plus contraints en termes d'insertion urbaine et de circulation. Une meilleure anticipation aurait en effet permis de travailler plus finement l'implantation et les accès, dans une logique plus globale d'aménagement et d'apaisement du quartier.

MISE EN DANGER DES PIETONS AVEC LA SUPPRESSION DES FEUX Avenue des frères Lumière dès la fin du mois d'août alors que les travaux ne sont pas terminés.

STATIONNEMENT ANARCHIQUE DES TROTTINETTES rue du professeur Rollet (Lyon 8) Comment limiter cette gêne ?

VITESSE EXCESSIVE rues Saint GERVAIS et Saint Maurice ; comment limiter la vitesse dans ce secteur ?

La suppression temporaire des feux de circulation avenue des Frères Lumière, intervenue avant la fin complète des travaux, a suscité un sentiment d'insécurité, en particulier pour les piétons. Ce ressenti est pleinement compris.

Afin d'accompagner cette nouvelle configuration de circulation, les services de la Métropole ont procédé à un renforcement important du marquage au sol, notamment :

- La mise en évidence des zones de « cédez-le-passage »,
- La signalisation renforcée des passages piétons,

Dans l'objectif de rendre les priorités plus lisibles pour l'ensemble des usagers.

Ces dispositifs visent à favoriser une meilleure compréhension des règles de circulation et à encourager des comportements plus attentifs. Les premiers retours montrent qu'après une période d'adaptation, les usages se stabilisent et la sécurité globale s'améliore.

Malgré ces aménagements, des situations d'incivilité ou de non-respect des règles peuvent subsister. Celles-ci restent malheureusement difficiles à traiter uniquement par l'aménagement, et font l'objet d'une attention particulière en lien avec les services compétents.

Compte tenu des usages observés et des remontées des habitants, il a été décidé de réinstaller un feu de circulation provisoire au carrefour Frères Lumière / rue Saint-Gervais.

Ce dispositif permettra :

- de sécuriser les traversées piétonnes, notamment pour les publics les plus vulnérables,
- de mieux réguler les flux de circulation pendant la phase transitoire des travaux.

La Métropole reste attentive à l'évolution des pratiques et continue d'adapter les aménagements afin de garantir un niveau de sécurité élevé pour tous les usagers, en particulier les piétons.

S'agissant des vitesses sur les rues Saint-Gervais et Saint-Maurice, des solutions pourront être identifiées et mises en œuvre dans le cadre des budgets de voirie de proximité, en lien avec les élus, les acteurs locaux et les habitants.

**COMPTAGES DE FLUX AUTOMOBILES ET DE VITESSE SECTEUR FRERES
LUMIERE : Avez-vous déjà un retour des chiffres à nous communiquer ?**

Les résultats des comptages bruts ont été transmis à notre bureau d'études mobilité pour analyse et dans l'objectif d'apporter des mesures correctives aux évolutions de circulation que vous nous avez fait remonter.

Les élus locaux reviendront vers vous dans les prochains afin de vous communiquer le résultat de cette étude.

PROPRETE QUARTIER MONPLAISIR : CIL MONPLAISIR

Constats :

- **Les caniveaux ne sont plus entretenus : l'herbe pousse entre les pavés, les feuilles bouchent les différentes grilles d'égouts.**
- **Espaces végétalisés à l'abandon : exemple square de la place Ambroise Courtois ne ressemble plus à rien ; les végétaux ont pris possession de l'espace**
- **Bandes plantées en bordures des pistes cyclables ne sont pas entretenues ; sous la végétation se cache souvent des déchets (canettes, papier et autres).**
- **Trottoirs de moins en moins lavés**
- **Corbeilles de propreté qui débordent,**
- **Dépôts sauvages d'objets en tout genre. Comment y remédier ?**

Comment est organisé le service de nettoyage des rues de notre quartier ? Comment sont affectés les agents affectés sur le terrain ? Par zone, par quartier. Qui gère et contrôle l'efficacité de ce service ? Pourriez vous nous communiquer le nombre de cantonniers affectés sur le secteur de Monplaisir, voir sur l'arrondissement (8°) ?

Le quartier de Monplaisir relève de la **subdivision de nettoyage Centre Est**, qui couvre les **3^e, 6^e, 7^e et 8^e arrondissements de Lyon**.

Pour l'ensemble de ce périmètre :

- **236 agents** travaillent en régie,
- complétés par **52 agents en prestation externalisée**,
- répartis sur **25 dépôts de proximité**,
- avec un **budget de fonctionnement d'environ 10 M€ par an**.

Sur le 8^e arrondissement, le territoire est organisé en **4 secteurs de proximité**.

Les niveaux de nettoyage sont définis en fonction de plusieurs critères : fréquentation (rue commerçante, voie résidentielle...), usages et mésusages constatés, présence d'équipements spécifiques (écoles, administrations) et contraintes d'aménagement (bandes plantées, accès difficiles).

Depuis plusieurs années, la Métropole n'utilise plus de **produits phytosanitaires**, conformément aux réglementations environnementales. Cela peut entraîner parfois la présence ponctuelle d'herbe entre les pavés et une végétation plus visible dans les caniveaux.

Concernant les feuilles, celles-ci sont **ramassées régulièrement**, avec une priorité donnée au dégagement des **avaloirs et grilles d'égout**, afin d'éviter tout risque d'obstruction et d'inondation.

Si malgré notre vigilance, des secteurs précis posent difficulté, il est recommandé de réaliser un **signalement localisé** afin de permettre à la subdivision Nettoiement d'intervenir de manière ciblée.

S'agissant de l'entretien des espaces végétalisés, voici la **répartition actuelle des compétences** :

- **La Ville de Lyon** est responsable de l'entretien horticole et du nettoiement des espaces végétalisés (parcs, squares, massifs).
- **La Métropole** intervient sur le **nettoiement des sols** (voirie, place Ambroise Courtois), notamment par des actions renforcées de la subdivision Nettoiement.

Par ailleurs, la Ville et la Métropole ont fait évoluer leurs pratiques en matière de végétal, avec la mise en place d'une **fauche tardive (après le 15 juin)** lorsque les conditions de sécurité, de visibilité et d'accessibilité le permettent.

Cette approche vise à **favoriser la biodiversité et les pollinisateurs**, mais peut parfois être perçue comme un manque d'entretien. Les feuilles, en revanche, continuent d'être ramassées comme auparavant.

L'entretien horticole et le nettoiement des bandes plantées relèvent également de la **compétence de la Ville de Lyon**.

La Métropole peut toutefois intervenir ponctuellement dans le cadre de ce que l'on appelle un « **geste plus** » : ramassage des déchets accessibles, uniquement lorsque des agents à pied interviennent sur le trottoir adjacent, et uniquement pour les déchets visibles et accessibles.

Lorsque le nettoiement est réalisé uniquement par des moyens mécanisés, ce ramassage manuel n'est pas possible.

Pour entretenir les trottoirs, ceux-ci font l'objet d'un **balayage hydraulique** combinant des moyens mécanisés et des interventions d'agents à pied, dans le cadre du **Nettoiement Globalisé des Sols (NGS)**.

Après une augmentation des prestations en début de mandat, celles-ci ont effectivement été **réduites cette année**, dans un contexte de **baisse budgétaire**, tout en maintenant un niveau de service adapté aux usages.

Les corbeilles sont gérées par un **prestataire de la Métropole**, avec une **obligation de résultat** : elles ne doivent pas dépasser **80 % de remplissage**.

Lorsque des débordements sont constatés, il est essentiel de **localiser précisément les corbeilles concernées** afin que des contrôles ciblés puissent être déclenchés et, si nécessaire, que les tournées soient adaptées.

Les dépôts sauvages constituent un **mésusage de l'espace public**. La Métropole intervient **quotidiennement** pour les évacuer.

À noter que, les dépôts sauvages ont **diminué de plus de 20 % depuis le début du mandat** et que désormais un **service gratuit de collecte des encombrants à domicile** a été mis en place pour limiter ces pratiques.

La lutte contre les dépôts sauvages repose sur plusieurs leviers complémentaires :

- **sensibilisation** (campagnes de communication),
- **verbalisation**, notamment via la vidéo-verbalisation,
- **nouveaux services** aux habitants,
- **augmentation des moyens consacrés au nettoyage** (+30 % sur le mandat).

La Métropole reste attentive aux signalements des habitants et des CIL, qui constituent des **retours précieux pour ajuster les interventions**.

Une meilleure précision des lieux concernés permet d'agir plus efficacement, dans un contexte où les pratiques évoluent pour concilier **propreté, contraintes budgétaires et transition écologique**.

Après une augmentation des prestations en début de mandat, celles-ci ont effectivement été réduites cette année, dans un contexte de baisse **budgétaire liée à un prélèvement national important compte-tenu du déficit important de l'État**, tout en maintenant un niveau de service adapté aux usages.

Sortie du parking Saint-Jean : Depuis 6 mois, des plots bétons ont été installés Pont Maréchal Juin pour empêcher les automobilistes de continuer tout droit vers le Nord (Quai de Bondy). C'est une "expérimentation" dans le cadre du détour des bus par la rue Grenette. Cela oblige à faire un grand tour par des axes déjà saturés (Quai Saint Antoine / des Célestins, pour traverser le Pont Bonaparte et reprendre le Quai Romain Rolland). Beaucoup contournent d'ailleurs cet aménagement absurde, avec un risque de verbalisation injustifiée. Quand cette "expérimentation" (considérée par la Maire du 5ème comme une erreur) prendra fin ?

Depuis le mois de mai 2025, un dispositif de préservation des circulations des lignes de bus a été installé en rive droite du pont Maréchal Juin : il s'agit d'une mesure de précaution destinée à préserver la fluidité et la performance des lignes fortes de bus (TB11, C13, C14, C18 et ligne 27) qui empruntent désormais l'itinéraire Grenette – Maréchal Juin – Quai Romain Rolland.

L'application de ce nouveau circuit est effective depuis le 21 juin 2025 et il avait été convenu en concertation avec Sytral Mobilités de mettre en place ce blocage du shunt Sud-Nord jusqu'à novembre 2025 afin d'observer une période d'évaluation de 6 mois sur le fonctionnement des carrefours en amont et en aval du pont Maréchal Juin.

Conformément aux orientations du projet Presqu'île à vivre, et aux principes portés depuis le début de ce mandat, la priorité est donnée à la performance des transports en commun, mais une réponse pratique aux usagers du parking St Jean doit être proposée.

Aussi, afin de maintenir une accessibilité fonctionnelle du parking, la Métropole de Lyon a demandé à Lyon Parc Auto (LPA), gestionnaire de l'équipement, la création d'une nouvelle sortie au nord du pont Maréchal Juin, permettant de rejoindre directement le quai Romain Rolland. Cette nouvelle sortie devrait être opérationnelle au mois d'avril, sous réserve des plannings définitif des opérations.

CIL CHAMPVERT

Le projet immobilier LA COLLINE prévu à l'horizon 2028, comportant la construction de 190 logements répartis sur 5 immeubles, pour une surface habitable de 11.000 m², dont 50% de logements conventionnés, au 123 avenue B Buyer, 69005 Lyon, inquiète fortement les habitants du quartier.

Quel en serait l'impact sur

- **la densification du quartier?**
- **les structures d'accueil des enfants en crèches et en écoles?**
- **l'accès aux voies de circulation dans le quartier (rues et Voie verte)?**

Ce projet nécessite une évolution du PLUH qui ne pourra avoir lieu que dans le cadre de la Révision Générale 3 qui devrait s'engager en 2026 pour une approbation fin 2029.

Au sujet de l'impact sur les équipements, la ville de Lyon en charge des écoles et qui réalise sa prospective d'évolution des besoins constate une baisse démographique dans les écoles de cet arrondissement, comme au plan national. Les écoles existantes seront donc en capacité d'accueillir les nouveaux enfants des familles de ce futur projet immobilier.

Concernant l'impact viaire du projet, il sera analysé avec l'opérateur en temps voulu. Bien évidemment, toutes les conditions de sécurité devront être assurées.

Le projet d'installation d'ombrières photovoltaïques, sur la Place du Marché, jouxtant les installations sportives de l'Amicale Laïque Voltaire, (face au parking d'AUCHAN) , 190 avenue

B. Buyer 69009 Lyon, est-il toujours d'actualité, après le vote du 5 Mai 2025 par l'Assemblée Nationale, supprimant l'obligation de ces installations sur les parkings publics?

Pour rappel, cette place sert de parking pour les familles de sportifs, comme de lieu de festivités telles que celles liées au Cirque qui s'installe ici tous les ans. Enfin les résidents du quartier (opposés à ce projet), ne pourraient même pas bénéficier de l'électricité produite ainsi, sur une place aussi petite !

L'obligation de solarisation des parkings de plus de 1 500 m² est toujours d'actualité (cf. article 40 de la loi APER en vigueur), de même que le projet d'installer des ombrières solaires sur le parking de Champvert. Une délibération a été prise en ce sens lors de la Commission permanente du 26 janvier 2026.

Le dialogue est établi avec le CIL de Champvert depuis le printemps 2025 avec un échange de courriers en mars et avril, et une rencontre avec le Vice-Président de la Métropole et les élus d'arrondissement en mai 2025.

Le projet est compatible avec les usages complémentaires du parking, tel que le marché hebdomadaire. Il devrait permettre de réduire les occupations illégales régulièrement constatées. Il sera proposé aux consommateurs professionnels du quartier de bénéficier de l'électricité produite. Enfin, le déroulé du projet comprend un échange avec les riverains et acteurs du territoire.

RENAISSANCE DU VIEUX LYON : L'étude sur la réutilisation du tunnel Saint-Paul-Fourvière peut-elle être rendue publique ? Quelle solution a été trouvée pour desservir Fourvière (saturation de la ficelle Fourvière) ?

La desserte de Fourvière est assurée par le funiculaire 2. Des réflexions sont en cours pour améliorer les informations et la desserte du secteur en bus.