

**MAIRIE du 4<sup>ème</sup> arrondissement**  
**PROCES VERBAL IN EXTENSO du CONSEIL d'ARRONDISSEMENT**  
**Du Mercredi 11 octobre 2017 – 18h30-**

**David KIMELFELD**

**Le mercredi 11 Octobre à 18h30**, Mesdames et Messieurs les membres du CA dûment convoqués le jeudi 5 octobre 2017 en séance publique par Monsieur le Maire du 4<sup>ème</sup> arrondissement se sont réunis dans la salle du Conseil de la Mairie du 4<sup>ème</sup>.

Nous allons procéder à la désignation d'un secrétaire. Je vous propose la candidature d'Abdelkader Selmi.

Je sou mets cette proposition au vote.

Qui est favorable à cette proposition pour la séance de ce jour ?

C'est donc Abdelkader Selmi qui assurera les fonctions de secrétaire.

Je lui demande de procéder à l'appel nominal des élus.

**Présents** : David Kimelfeld, Jean Truc, Valérie Schell, Geoffroy Bertholle, Etienne Tête, Emmanuel Hamelin, Marie-Agnès Cabot, Virginie Varenne, Christophe Dercamp, Marie Guyon et Abdelkader Selmi.

**Absents excusés** : Dounia Besson (pouvoir donné à Valérie Schell), Anne Mignotte (pouvoir donné à Jean Truc), Sylvie Palomino (pouvoir donné à Christophe Dercamp) et Josselin Edouard (pouvoir donné à Marie Guyon).

Mesdames et Messieurs vous avez pris connaissance du compte rendu et du procès verbal de la séance du 13 septembre 2017. Si personne n'a d'observations à présenter concernant leur rédaction, je les mets aux voix.

Le compte rendu et le procès verbal de la séance du 13 septembre 2017 sont adoptés à l'unanimité.

**4-17-433-27133 : RAPPORTEUR : VIRGINIE VARENNE**

**DIRECTION DU DEVELOPPEMENT TERRITORIAL**

**OBJET** : Institution d'une redevance de stationnement et fixation des tarifs des nouvelles grilles du stationnement payant sur voirie et des montants du forfait post stationnement.

**4-17-434-27134 : RAPPORTEUR : VIRGINIE VARENNE**

**DIRECTION DES DEPLACEMENTS URBAINS**

**OBJET** : Evolution du dispositif et du tarif du stationnement sur voirie adaptés pour les résidents.

**4-17-435-27135 : RAPPORTEUR : VIRGINIE VARENNE**

**DIRECTION DES DEPLACEMENTS URBAINS****OBJET** : Mesures environnementales liées au stationnement payant.

Les trois délibérations concernant le stationnement qui vous sont présentées ce soir font suite à celles adoptées en novembre 2016 sur les changements en matière de stationnement payant.

Elles concernent la dépenalisation et la décentralisation du stationnement qui seront mises en œuvre à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2018.

Si vous le voulez bien, Monsieur le Maire, chers collègues, je vous propose une introduction commune pour ces trois délibérations.

En effet, les mesures soumises à votre approbation découlent de la loi Maptam de 2014 qui donne d'avantage de compétences aux collectivités locales pour mettre en œuvre un service public du stationnement et apporter une réponse adaptée aux enjeux de la mobilité locale.

Depuis de nombreuses années, la Ville de Lyon mène une politique de stationnement incitative, en cohérence avec les orientations de la politique de mobilité de la Métropole de Lyon et le Plan de déplacement urbain actuellement en refonte.

Les objectifs sont les suivants :

1. Améliorer le respect et les conditions de stationnement de surface de courte durée ; il faut ici rappeler (et c'est inscrit dans la 1<sup>ère</sup> délibération) que 75% des usagers horaires à Lyon ne respectent pas la règle.
2. Favoriser la rotation des véhicules et ainsi inciter le stationnement de longue durée dans des parkings privés ou publics - 6000 places sont libres dans ces derniers par jour à Lyon – dont 150 par jour en moyenne en journée au parking du Gros Cailloux.
3. Favoriser les déplacements de nos concitoyens par des modes autres que la voiture.
4. Ces différentes mesures, Monsieur le Maire, chers collègues permettront de réduire le nombre de véhicules circulant en ville, ce qui aura pour effet d'améliorer la qualité de l'air, de limiter les nuisances sonores et de mieux partager l'espace public.

Nous ne pouvons que nous en réjouir.

Quelles sont ces mesures ?

1. Accompagner le développement de zones réglementées sur la voirie (par exemple : des aires de livraison, ou des zones de chargement pour les véhicules électriques) ;
2. Mettre en place des réglementations adaptées pour les différents usagers ;
3. Simplifier les modalités du stationnement payant avec, dès début 2018, la possibilité de payer son stationnement grâce à son téléphone mobile, ce qui permettra de régulariser son paiement à distance et de payer à la minute ;
4. Renforcer la surveillance et le contrôle du stationnement.

À noter qu'à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2018, si un automobiliste ne règle pas son stationnement, il ne sera plus sanctionné par une amende mais devra régler une redevance appelée « Forfait de Post-Stationnement » ou FPS.

Monsieur le Maire, chers collègues,

Vous l'avez compris, cette politique est ambitieuse et vise à apporter des simplifications à nos concitoyens. Elle nécessite la mise en place d'outils pour adapter le système ; et c'est bien l'objet des trois délibérations présentées ce soir.

Merci.

**Emmanuel Hamelin**

Sur le dossier, relatif aux mesures environnementales, pas d'observations particulières. On sera favorable.

Par contre, pour ce qui est des deux autres, nous ne sommes pas tout à fait sur la même ligne que celle que vous venez de présenter. On va démarrer par le fameux FPS qui passe de 17 à 35 €, voire 60 €, ce qui fait une grosse, grosse différence. Nous comprenons bien la nécessité qu'il faille à un moment donné sanctionner ceux qui ne payent pas la voirie et le stationnement. Mais cette augmentation-là, de notre point de vue, est beaucoup trop importante. Fin 2016, déjà, nous avons fait une intervention au conseil municipal pour dénoncer l'insuffisance des contrôles du stationnement. On était passé de 100 à 125 agents pour organiser ces contrôles. Ce qui évidemment est peu et ne permettait pas réellement de contrôler l'espace public, notamment les zones concernées.

Dans le projet, vous mettez une seule séance de dix heures, alors que d'autres villes ont fait le choix de mettre plusieurs séances. Paris, Bordeaux, Lille et d'autres. Ce qui est déjà un aveu de faiblesse car vous dites que vous n'avez pas les équipes ou le personnel suffisant pour effectuer plusieurs contrôles dans une journée. Sur le montant, très sincèrement, on n'est pas loin du « racket » anti-automobilistes. Ce n'est pas parce que Macron essaye de prendre de l'argent aux collectivités locales, qu'il faut que les collectivités locales prennent de l'argent aux automobilistes qui sont très souvent, hélas, considérés comme des vaches à lait. Plutôt qu'augmenter si massivement les amendes, on n'était pas contre le fait d'une petite augmentation. Cela ne nous aurait pas choqués. Celle-ci nous semble un peu démesurée. Plutôt que d'augmenter de cette manière-là les amendes, on aurait pu par exemple mettre le paquet sur les parcs relais. On le voit, à sept heures du matin, les parcs relais autour de la ville sont saturés. Ce qui veut dire que les voitures sont obligées de rentrer dans la ville. Si on avait une politique plus ambitieuse au niveau des parcs relais, probablement qu'on réduirait, peut-être même considérablement, le nombre de voitures en ville compte tenu du maillage qu'il y a au niveau des transports en commun.

Le rapport sur les tarifs résidents : l'argument utilisé c'est pousser les possesseurs de parking à ne pas utiliser la vignette résident. En réalité, là-aussi, je crains que cela soit pour récupérer beaucoup d'argent. On estime, d'après votre rapport, qu'il y a quarante mille vignettes résidents. Ce qui est plus important que le nombre de places. Si on se réfère aux chiffres de 2009 qui sont les derniers suffisamment explicites, on sait que 40 % de ces 40 000 vignettes ne font pas l'objet d'un achat régulier de vignettes mensuelles. Suivant les mêmes chiffres de 2009, 18.6 % des résidents (c'est écrit dans votre rapport) utilisent une deuxième vignette. Ce qui voudrait dire que sur la base des 40 000 vignettes, on aurait 32 550 vignettes (première vignette) et 7 450 vignettes (deuxième vignette). Sur cette base, si on tient compte du prix que vous fixez, la recette attendue sera d'environ 1.800 000 €, chaque année. Cela fait beaucoup d'argent. Je ne vais pas revenir sur les propos que j'ai tenus tout à l'heure que cela puisse être utile dans les périodes de grande disette financière des collectivités. Là-aussi, on aurait pu imaginer faire payer un petit peu cette vignette qui était gratuite et faire par exemple une participation aux frais de dossiers. Mais comme cette vignette est maintenant dématérialisée, les seuls frais de dossiers qu'il y a c'est le contrôle des cartes grises, l'avis d'imposition et le justificatif de domicile. On est quand même bien loin des 40 € ou des 60 € ! J'ai fait un petit calcul pour voir, ce que cela représentait pour ceux qui bénéficiaient de ces vignettes gratuites. Le fait qu'elles soient payantes (si on y rajoute les vignettes mensuelles), pour les zones tempo, c'est une augmentation de près de 19 %

et sur les zones presto, c'est une augmentation de 9 %. C'est quand même des grosses augmentations, qui de notre point de vue, ne se justifient pas. En conclusion, sur ces deux délibérations, on veut bien qu'il y ait une incitation à ce que les automobilistes payent réellement leurs amendes mais passer de 17 à 35/60 €, on est dans la démesure, y compris pour les vignettes. Là aussi, on était prêt à ce qu'il y ait une participation symbolique pour payer les frais de dossier. Là encore une fois, entre 40 pour la première vignette et 60 pour la deuxième, on est là aussi bien loin du compte. C'est la raison pour laquelle, nous voterons contre ces deux délibérations.

### **Etienne Tête**

Nous allons faire plusieurs observations.

C'est une évidence, tout d'abord que la Ville de Lyon reste une ville polluée et que l'on prenne des mesures pour diminuer cette pollution, c'est une bonne chose. Deuxièmement, sur ce sujet, la première priorité est d'arrêter de produire un réseau routier et malheureusement en France, on continue à produire du réseau routier. On n'a pas réussi, comme certains pays, d'annuler nos routes au seul motif qu'elles allaient entraîner une pollution supplémentaire. Tant qu'on n'en sera pas là en France, alors que cela se fait dans d'autres pays européens, bien évidemment on n'aura pas changé pas la logique fondamentale. Plus on crée en effet de voirie, plus on crée de la disponibilité pour les voitures, plus les gens prennent leurs voitures. Au contraire, quand on décide par exemple de mettre un tramway Avenue Berthelot, effectivement, on participe non seulement à l'usage transports collectifs mais aussi à la diminution de la voirie en centre-ville, ce qui est une action positive. Ces actions positives ne doivent pas être perturbées par trop d'actions négatives. Deuxième chose qui est une remarque préliminaire, nous restons évidemment favorables à l'augmentation des coûts des déplacements de l'automobile. Nous préférons parce que c'est une équité et les choses doivent se faire en équité. On fait aujourd'hui un budget national pour les riches. L'équité se fait essentiellement par les taxes sur le gasoil ou sur l'essence de l'automobile. On n'a toujours pas résolu le problème fondamental entre les modes de transport : le kérosène n'est pas assujéti à la taxe spécifique sur les carburants et pas de TVA et c'est évidemment un facteur de pollution extrêmement important.

Si je fais ces éléments de contexte, c'est que dans vos rapports il y a beaucoup d'éléments de contexte et qu'il était important de remettre le contexte. En ce qui concerne le dossier, la première chose qu'on observe c'est qu'il y a 38 600 places payantes et 40 000 vignettes. Toutes les places payantes peuvent être occupées par des vignettes. On a une interrogation forte sur le problème des vignettes qui représentent un privilège (effectivement le coût pour se stationner quand on est résident est extrêmement faible par rapport au coût pour ceux qui sont non-résidents). A ce niveau de vignette, c'est la quasi privatisation du domaine public. On sait qu'il y a un clientélisme nécessaire. Certaines communes protègent leurs résidents. Ceux qui ne sont pas résidents sont ceux qui habitent Villeurbanne, Caluire ou Sainte Foy les Lyon. Et évidemment, l'électorat c'est Lyon ! Mais on a toujours au moins proposé, comme premier pas, de supprimer la deuxième vignette. Nous n'avons pas à encourager que les gens aient deux voitures en ville. Deux voitures en ville, c'est quand même beaucoup ! On voit qu'il y a des augmentations des deux côtés ; les différences de prix sont plus importantes pour les non-résidents que pour les résidents. 17 à 35 €, c'est plus qu'un doublement par le biais des sanctions. Sur cet aspect, nous avons une demande forte d'abord de supprimer la

deuxième vignette et puis de repenser la ville pour que les gens fassent le choix, quand ils achètent un appartement ou qu'ils louent un appartement dans le centre-ville, de vivre sans voiture. Pourquoi ? Mais pour une raison très simple : c'est que c'est le centre-ville qui a les meilleurs transports collectifs (et là encore alors qu'ils sont payés par tout le monde), les métros, les tramways, les bus, Vélo'v. Combien de communes à l'extérieur de Lyon à l'exception de Villeurbanne n'ont pas droit à Vélo'v. Au nom de quelle équité, elles n'ont pas droit à Vélo'v ? Pour les voitures électriques (je ne citerai pas de marque) que l'on peut louer à la minute, c'est exactement la même chose. Cela ne dépasse pas Lyon et Villeurbanne. On additionne les privilèges dans les centres villes, sans un souci d'équité pour les autres communes. L'effet qui a été démontré depuis longtemps, c'est que cela fait monter les prix des appartements en centre-ville. Donc, plus on est pauvre, plus on part à l'extérieur et plus on part à l'extérieur, plus cela coûte cher de revenir travailler en centre-ville. Moins on a les capacités d'investir dans un appartement en centre-ville, plus on s'appauvrit en fonctionnement dans les déplacements. On n'est pas dans l'équité sociale. Je pense que l'équité sociale, c'est extrêmement important. C'est pour cela qu'aujourd'hui, il faut être dans une politique qui favorise les gens qui font le choix de ne pas avoir de voiture lorsqu'ils décident de se loger en centre-ville. Que les gens qui ne veulent pas avoir de voiture, puissent se loger en centre-ville, cela paraît entièrement légitime, au lieu de favoriser la capacité à acheter des appartements et d'avoir des places de stationnement presque gratuites.

Je pense que c'est cette ligne directrice qu'il faudrait avoir sur le long terme et c'est pour cela que nous sommes favorables, au moins pour montrer qu'on est dans une politique des petits pas (on ne va pas vous convaincre du jour au lendemain), à la suppression de la deuxième vignette résident pour ne pas cautionner ce message fort « ayez toutes les voitures que vous voulez » quand vous louez ou achetez un appartement en centre-ville. C'est pour cela que dans l'attente d'une réponse, nous allons nous abstenir.

Encore deux remarques. La première : on nous dit qu'il y a un chiffre de 75 % d'infractions. J'aimerais effectivement qu'on ait les sources de ce calcul parce que cela paraît peu crédible. Ce chiffre est probablement perturbé par les éléments des résidents qui font tomber les recettes potentielles des places de stationnement. La deuxième : sur la réglementation qui va suivre. Elle n'est pas indiquée dans vos rapports. Il va se poser la question : on a découvert sans qu'on le vote, qu'on est passé à l'obligation d'inscrire le numéro minéralogique pour payer sa place de stationnement. Nous ne l'avons jamais votée en conseil municipal. C'est une obligation qui s'est mise en place de façon un petit peu sournoise, sans débat au conseil municipal. Cela a un inconvénient de porter atteinte à la liberté d'aller et venir et au secret des informations. Quelle est la volonté politique ? Est-ce que la Ville de Lyon, a par exemple décidé (puisque c'est de l'expérimentation qui va rapporter beaucoup d'argent à un certain nombre d'entreprises) de mettre des automates de contrôle à la place des agents, c'est-à-dire des voitures qui vont mesurer et qui vont comparer l'ordinateur d'inscription minéralogique avec la captation de toutes les plaques minéralogiques des voitures pour effectivement faire un système de verbalisation automatique sur lequel le citoyen, lorsqu'il y aura des fautes technologiques, comme il y en a partout, ne pourra plus se défendre.

On s'abstient sur ce dossier et on espère avoir des éclaircissements au conseil municipal et on a toujours la grande espérance que notre premier pas pour montrer qu'on va dans le bon sens (la suppression de la deuxième vignette) sera adopté.

## **David Kimelfeld**

Juste quelques mots. Ces délibérations sont une pierre à l'édifice de la nécessité d'améliorer (c'est là que je rejoins Etienne Tête) la qualité de l'air sur la Ville et la Métropole. Ces délibérations font partie de cette politique-là. Je ne voudrais pas laisser penser que l'objectif d'améliorer la qualité de l'air sur la Métropole et sur la Ville se résumerait à augmenter les tarifs du stationnement. Ce serait pour le coup extrêmement réducteur. Il faut remettre dans le bon ordre et dans la bonne ambition ce qui se fait sur la Ville et sur la Métropole pour l'objectif que nous partageons tous. En effet, nous avons dit que nous étions tous d'accord sur le dossier 435. Je voudrais donner un certain nombre d'éléments et de mesures qui sont prises, votées souvent par l'ensemble des groupes politiques pour aller vers cette amélioration de la qualité de l'air. Vous m'excuserez de ne pas observer un classement forcément par ordre d'importance ou par ordre hiérarchique. Voilà ce qui me vient à l'esprit. Très clairement, on a sur cette métropole une politique ambitieuse en matière de transports en commun qui ne concerne pas uniquement la ville de Lyon. Certes, on est dans la ville, on vit dans la ville de Lyon mais je considère que quand on a fait la liaison métro sur le Carré de Soie, on a relié une partie de la ville de Vaulx en Velin à ce que vous appelez le centre-ville. C'est donc un élément extrêmement important. Je vous rappelle qu'avant le métro, pour rejoindre cette partie de Vaulx en Velin il fallait compter environ une heure trente de transports. Aujourd'hui, c'est douze minutes de l'Hôtel de Ville. Quand on fait le tramway qui va jusqu'à l'Hôtel de Ville de Vénissieux, on relie aussi une partie importante de la Métropole au centre de Lyon, comme la gare de la Part Dieu. Quand on fait la prolongation du métro jusqu'à Oullins, on relie aussi une partie de la Métropole au centre de Lyon. On n'est pas sur une métropole où tout est concentré sur le centre de Lyon. Quand demain on fera la prolongation de la ligne du métro jusqu'aux Hôpitaux Sud et Saint Genis Laval, on reliera encore une partie supplémentaire à la ville de Lyon. C'est chaque fois une réponse alternative à la voiture de mauvaise motorisation. Je ne suis pas un adversaire de la voiture en tant que tel. Ce n'est pas l'objet voiture qui me pose problème, c'est la motorisation des véhicules et des effets que cela produit. La première raison de vouloir réduire la voiture ce n'est pas tant la voiture en tant que telle. Offrir une offre de transports en commun plus importante, c'est une réponse en partie à ces questions-là. On ne reste pas inerte sur ce chapitre-là. Il n'y a pas que des délibérations sur le stationnement. Pour rester dans le domaine des transports en commun, quand on prolongera demain la ligne de tramway depuis Debourg jusqu'à Bron, les Hôpitaux Est, HFME, on amènera une réponse à ces questions-là, une alternative. Quand on lancera l'étude sur une nouvelle ligne de métro pour aller sur l'ouest, vers l'Etoile d'Alaï, on amènera une réponse supplémentaire. Voilà le premier élément que je voulais vous rappeler.

Quand on obtient le déclassement de l'A6-A7, cela signifie très clairement que sur les années qui viennent 2025/2030 des nouvelles possibilités vont nous être offertes, des nouvelles alternatives à la voiture individuelle comme des voies de co-voiturage, chose que nous n'avons pas encore faite dans cette Métropole et que nous pourrons faire demain à travers ce déclassement. C'est éventuellement aussi des nouvelles lignes de transport sur ce tronçon déclassé de l'A6-A7, entre Limonest et le sud de la Métropole. Quand la Métropole indique qu'elle prendra le relais de la prime vélo pour l'acquisition d'un vélo électrique suite à l'arrêt de la prime par l'Etat, c'est-à-dire en janvier, c'est aussi une réponse. Cette prime sera modulée en

fonction des revenus, ce qui est aussi une réponse aux plus modestes. C'est comme cela qu'en tout cas pour ma part je l'ai envisagée. J'ai demandé de la même façon qu'on étudie (les choses ne sont pas encore actées) une prime pour les artisans qui utilisent déjà des vélos mode triporteurs pour se déplacer dans la ville de Lyon principalement et d'autres villes importantes. Quand nous votons ensemble à la Métropole la prime pour que les habitants qui ont des foyers bois (facteur important de pollution) puissent changer leur mode de chauffage, c'est aussi une réponse à la problématique de la qualité de l'air. Cela nous éloigne bien de la question de véhicules.

Dans les prochaines semaines, on va lancer le travail de co-construction concertation sur la définition de ce qu'on appelle la zone de faible émission sur les camions de livraison, ce sera aussi une partie de la réponse à l'amélioration de la qualité de l'air. Nous allons bien évidemment faire cela en collaboration avec les maires des communes concernées et avec les professionnels, les artisans et les commerçants. Quand on incite au télétravail, quand on développe un certain nombre d'espaces de co-working en périphérie de la métropole, c'est aussi une manière de répondre à ces questions-là. Ces personnes au lieu de rentrer dans la métropole cinq fois par semaine, n'y rentreront plus que deux ou trois fois. C'est donc aussi une partie de la réponse à ces questions de la qualité de l'air. Le débat du pour ou contre la voiture est à mon sens dépassé. La réponse doit être le fruit de multiples mesures qui s'additionnent les unes aux autres et finissent par produire des effets positifs.

Nous allons procéder maintenant aux votes des trois délibérations les unes après les autres.

**Vote du rapport 4-17-433-27133**

**Rapport adopté à la majorité**

**Deux abstentions : Marie-Agnès Cabot et Etienne Tête**

**Deux votes contre : Marie Guyon, Emmanuel Hamelin et Josselin Edouard (pouvoir donné à Marie Guyon)**

**Vote du rapport 4-17-434-27134**

**Rapport adopté à la majorité**

**Deux abstentions : Marie-Agnès Cabot et Etienne Tête**

**Deux votes contre : Marie Guyon, Emmanuel Hamelin et Josselin Edouard (pouvoir donné à Marie Guyon)**

**Vote du rapport 4-17-435-27135**

**Rapport adopté à l'unanimité**

**4-17-436-27044 : RAPPORTEUR : JEAN TRUC**

**DIRECTION CENTRALE DE L'IMMOBILIER**

**OBJET** : Lyon 4e - Annulation de l'état descriptif de division et de règlement de copropriété de l'immeuble sis 6 rue Lebrun - EI 04089.

Ce rapport a beaucoup moins d'ampleur que les trois précédents et ne donnera certainement pas lieu à un débat aussi intéressant. Il s'agit en fait d'un terrain que la Ville de Lyon a acheté en 1983. Il y avait un immeuble sur ce terrain qui donne à la fois sur la montée Bonnafous et sur la rue Lebrun. La Ville en l'achetant avait l'idée de réaliser un espace vert et une zone de stationnement. C'est d'ailleurs ce qui s'est passé. Les immeubles ont

été détruits dans le milieu des années 80. Il y a eu donc disparition physique de la copropriété constituée de neuf lots. Cela n'avait pas été régularisé de manière effective au niveau foncier. Nous proposons aujourd'hui d'annuler l'état descriptif de division d'une propriété qui n'existe plus telle qu'elle était. Il s'agit donc de régulariser la situation sur cet espace-là.

### **Marie Guyon**

Ce qui m'étonne c'est que ce dossier soit soumis 34 ans après. Est-ce que c'est vraiment possible ?

### **Jean Truc**

C'est tout à fait possible mais on aurait pu, effectivement, le faire beaucoup plus tôt.

## **Rapport adopté à l'unanimité**

### **4-17-437-26854 : RAPPORTEUR : DAVID KIMELFELD**

#### **DIRECTION DES FINANCES**

**OBJET** : Dotation aux arrondissements.

Ce rapport concerne la dotation aux arrondissements. Je vous rappelle que les recettes de fonctionnement dont dispose le conseil d'arrondissement sont constituées de plusieurs éléments dont une dotation de gestion, ce qu'on appelle la dotation de gestion locale et la dotation d'animation locale. Et puis bien évidemment, il y a une dotation d'investissement. Un certain nombre de choses sont faites, animées et investies par l'arrondissement et beaucoup d'autres sont faites directement par ce qu'on appelle la Mairie Centrale ou en fonction des compétences par la Métropole. Tous les ans, nous actons ces dotations. Nous n'avons pas la main sur les montants mais ces montants sont bien évidemment calculés en fonction d'un certain nombre de critères qui sont fixés par l'Hôtel de Ville et un certain nombre d'éléments attribués par la loi. Je rappelle que la dotation de gestion locale nous permet principalement de faire face aux charges de fonctionnement de ce qu'on appelle les équipements transférés, à l'exclusion des dépenses de personnel. Une première part représente 88.63 % du montant total de la dotation de 2018 de gestion locale : elle sera pour l'exercice de 2018 de plus de 4 millions d'€, 4 185 495 €. Une deuxième part (11.37 % du montant total) est calculée en fonction de deux critères : la population de l'arrondissement sur la base du chiffre de recensement de la population au 1<sup>er</sup> janvier 2015 et le le revenu fiscal moyen par habitant. Ce qui donne 536 736 €.

Le montant total de la dotation de gestion locale est de 4 722 231 €.

Le deuxième volet est la dotation d'animation locale. Elle est destinée aux dépenses liées à l'information des habitants de l'arrondissement, à la démocratie et à la vie locales. Son montant est de 463 736 € avec deux critères. D'une part un socle forfaitaire de 20 000 € et une répartition du solde en fonction du nombre d'habitants sur la base de la même façon des chiffres du recensement en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2015.

Nous avons enfin un troisième élément : la dotation d'investissement. La conférence budgétaire qui s'est déroulée en juillet 2017 a proposé le maintien pour l'année 2018 d'un critère d'une somme par habitant (2 € par habitant), sur la base des chiffres du recensement de la population totale, en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2015, soit 1 010 524 € pour notre arrondissement.

Tous ces chiffres sont pour la Ville de Lyon mais vous l'aviez compris : ici nous sommes des gens discrets, modestes comme tous les lyonnais en particulier les Croix-Roussiens.

Je mets ce rapport aux voix.

## **Rapport adopté à l'unanimité**

### **Questions diverses**

#### **Marie Guyon**

J'ai une question pour Monsieur Truc, de la part de Monsieur Edouard qui attend une réponse par rapport au bail de 54 ans : cela concerne une délibération passée lors du dernier CA. Peut-être n'avez-vous pas eu le temps d'avoir la réponse ? Je crois que Monsieur Edouard serait content d'avoir la réponse lors du prochain CA !

#### **Jean Truc**

Je vais faire un petit rappel : il s'agit d'une propriété située rue de Cuire. Aujourd'hui, il y a un centre d'hébergement pour femmes seules qui appartient à la Ville, jusque-là mis à disposition de l'association ALYNEA. Cette association envisage de faire des travaux assez importants. Elle a besoin pour cela d'obtenir un crédit bancaire. Pour obtenir ce crédit, la simple mise à disposition de la Ville ne suffit d'où un bail emphytéotique. Les baux emphytéotiques peuvent être d'une durée variable (18 à 99 ans). Et c'est souvent 99 ans. Alors pourquoi dans ce cas-là 54 ans ? Je vous promets la réponse rapidement.

#### **Marie Guyon**

Une autre question qui relève d'observations d'habitants du quai Gillet. Virginie Varenne est je pense au courant. Il semblerait qu'il y ait des roumains qui reviennent après que des premiers aient été évacués. Qu'est-ce que vous envisagez pour que ne se reproduise pas la situation du 96 rue Philippe de Lassalle.

#### **David Kimelfeld**

Tout d'abord nous n'avons pas évacué des roumains. Ce ne sont pas des roumains mais des roms. C'est important de le préciser. Ce n'est pas la Ville et encore moins l'arrondissement qui interviennent sur ce qu'on appelle les expulsions. C'est la police nationale. C'était au 1 quai Gillet, dans une propriété privée, une maison désaffectée en quelque sorte, abandonnée par ses propriétaires. Au passage, je lance un appel à celles et ceux qui sont propriétaires d'un bien : c'est bien de faire appel à la police pour procéder à une expulsion, mais c'est mieux d'entretenir son bien et de le sécuriser, à minimum l'entretenir et le louer plutôt que de le laisser partir à l'abandon. C'était le cas de cette maison située au 1 quai Gillet. Il y a eu une expulsion suite à une plainte et il y a eu une seconde expulsion aujourd'hui suite à une deuxième tentative d'occupation de cette maison.

Bonne soirée.