

ville de
venissieux



DIAGNOSTIC DE DEVELOPPEMENT DURABLE

Rapport - 22/10/09

CONTENU

INTRODUCTION	8
1. L'histoire	8
2. Vénissieux aujourd'hui	9
3. Évolution à moyen et long termes	10
4. Le territoire.....	13
5. Les milieux naturels	15
6. Démographie et réalités sociales.....	16
7. La situation économique.....	19
DIAGNOSTIC	21
1. Développement urbain	21
2. Fonctionnement économique et réalités sociales	42
3. Insertion et accès à l'emploi.....	52
4. Déplacements.....	56
5. Énergie.....	68
6. Gestion Urbaine	77
7. Les Grandes Terres	89
8. Les milieux naturels	95
9. Dialogue avec les citoyens et partenaires / Sensibilisation	103
10. Fonctionnement et exemplarité de l'institution Ville	113
CONCLUSION	119
1. Enjeux majeurs.....	119
2. Vers la phase 2	122
ANNEXES	125
Contacts pris dans le cadre de ce diagnostic	125
Bibliographie	128

SOMMAIRE DÉTAILLÉ

INTRODUCTION	8
1. L'histoire	8
2. Vénissieux aujourd'hui	9
3. Évolution à moyen et long termes	10
4. Le territoire.....	13
5. Les milieux naturels	15
6. Démographie et réalités sociales.....	16
a/ Répartition des emplois.....	17
b/ Le chômage	18
7. La situation économique.....	19
a/ Dynamisme économique et crises.....	19
b/ La ZFU de Vénissieux	19
DIAGNOSTIC	21
1. Développement urbain.....	21
a/ Situation actuelle	21
b/ Les tènements libres	28
c/ Développement urbain : perspectives et projets.....	36
2. Fonctionnement économique et réalités sociales.....	42
a/ La vie économique.....	42
b/ Une réalité sociale qui contraste avec le dynamisme économique	48
c/ Un pari à faire : développer une économie de l'environnement ?	50
3. Insertion et accès à l'emploi.....	52
a/ Définition et problématique	52
b/ État des lieux	52
c/ Analyse.....	54
4. Déplacements.....	56
a/ L'offre de transport	56
b/ Utilisation par les usagers	63
c/ Plans de déplacement	66
5. Énergie.....	68
a/ Définition et problématique	68
b/ État des lieux	68
c/ Conclusion.....	75
6. Gestion Urbaine	77
a/ Gestion des Déchets	77
b/ Les espaces verts.....	82
c/ Conclusion.....	88
7. Les Grandes Terres	89
a/ Contexte.....	89
b/ Cultures et itinéraires techniques	90
c/ Mesures agro-environnementales	90
d/ Accueil du public, visites pédagogiques.....	92
e/ Conclusion.....	93

8. Les milieux naturels	95
a/ L'air	95
b/ L'eau	99
9. Dialogue avec les citoyens et partenaires / Sensibilisation	103
a/ Introduction.....	103
b/ Des dispositifs de concertation et de sensibilisation des habitants.....	103
c/ La politique éducative de la Ville de Vénissieux	110
10. Fonctionnement et exemplarité de l'institution Ville	113
a/ Management du développement durable : point de vue et axes de vigilances	113
b/ Structure organisationnelle et processus de collaboration entre les services.....	114
CONCLUSION	119
1. Enjeux majeurs.....	119
2. Vers la phase 2	122
a/ Les règles du jeu du débat	122
b/ Le rôle du Conseil citoyen.....	122
c/ Les groupes de travail.....	122
ANNEXES	125
Contacts pris dans le cadre de ce diagnostic	125
Bibliographie	128

TABLE DES ILLUSTRATIONS

<i>Carte du Grand Lyon</i>	8
<i>Les projets de création d'infrastructures</i>	11
<i>Les 13 quartiers de Vénissieux</i>	13
<i>Évolution de la population des quartiers de 1990 à 2005</i>	14
<i>Répartition de l'emploi selon le secteur d'activité par commune</i>	18
<i>Nombre de chômeur à Vénissieux selon le sexe et l'âge entre 2007 et 2008</i>	18
<i>Grandes zones d'habitat, naturelles et industrielles à Vénissieux</i>	22
<i>Vénissieux : les grandes zones d'occupation du sol</i>	24
<i>Cartographie du bruit à Vénissieux</i>	26
<i>Classement au PLU du Puisseux</i>	29
<i>Photographie du Puisseux</i>	30
<i>Photo aérienne du Monery</i>	32
<i>Classement au PLU du Monery</i>	32
<i>Classement au PLU de la Glunière</i>	33
<i>Classement au PLU de la Façade sud de Vénissieux</i>	33
<i>Réseau de transport en commun projeté en site propre</i>	37
<i>Répartition des entreprises de Vénissieux entre les différents secteurs d'activités</i>	42
<i>Répartition de l'offre d'emploi à Vénissieux entre les différents secteurs d'activité</i>	43
<i>Évolution du nombre d'entreprises dans la ZFU sur la période 2004 - 2008</i>	45
<i>Nombre d'entreprises ayant recruté et bénéficié de l'exonération sur la ZFU de 2004 à 2007</i>	45
<i>IDH des communes du Grand Lyon</i>	48
<i>Qualification des emplois sur le territoire de Vénissieux</i>	49
<i>Niveau d'étude des Vénissiens</i>	50
<i>Fréquence, amplitude et desserte des lignes de bus traversant Vénissieux</i>	57
<i>Nombre de voyageurs quotidien empruntant le bus à Vénissieux</i>	58
<i>Fréquentation quotidienne du pôle multimodale de la Garer de Vénissieux</i>	60
<i>Nombres de véhicules par jour pour les principaux axes de Vénissieux</i>	62
<i>Mode de déplacement emprunté en fonction du motif du trajet dans les Portes du Sud</i>	63
<i>Mode de déplacement emprunté en fonction de la distance du trajet dans les Portes du Sud</i>	65
<i>Schéma de fonctionnement du chauffage urbain</i>	70
<i>Les acteurs du réseau de chaleur</i>	70
<i>Consommation de chaleur sur le chauffage urbain en 2006 et 2007</i>	71
<i>Dépenses dues à l'énergie et au fonctionnement du réseau de chaleur urbain</i>	73
<i>Consommation électrique de l'éclairage urbain en fonction du temps</i>	73
<i>Quantité d'ordures ménagère collectées en tonnes de 2005 à 2007</i>	77
<i>Part de recyclage, valorisation et enfouissement des déchets entre 2005 et 2007</i>	79
<i>Déchetterie Jean Moulin</i>	79
<i>Espaces verts publics, en projet ou agricoles sur la commune de Vénissieux</i>	82
<i>Principaux polluants en $\mu\text{g} / \text{m}^3$ dans l'aire à Vénissieux de 1999 à 2008</i>	95
<i>Teneur de l'aire en Dioxyde de Souffre ($\mu\text{g} / \text{m}^3$) de 1999 à 2008</i>	96
<i>Carte des odeurs ressenties à Vénissieux</i>	97
<i>Classement des 15 communes les plus odorantes du Grand Lyon</i>	98
<i>Zones des différents conseils de quartiers à Vénissieux</i>	104
<i>Schéma de la conduite d'une démarche de développement durable</i>	113
<i>Axes de vigilance pour la réussite d'un projet de développement durable</i>	114
<i>Appropriation de la démarche aux différents niveaux de l'institution</i>	114
<i>ORGANIGRAMME DES SERVICES</i>	116

Rappel de la mission

Vénissieux nous a confié au mois de mars 2009 la mission de l'aider à définir les objectifs de sa politique de Développement durable. Cette mission doit se dérouler sur environ un an. Elle commence par un diagnostic qui vise à décrire la situation de Vénissieux sur les différents thèmes relevant du Développement durable.

Le présent rapport fait un point sur la démarche en cours : il s'agit, au bout de six mois de travail, de donner nos premières conclusions sur la situation de Vénissieux au regard des principes du développement durable.

À partir des éléments d'information fournis par la ville, que nous avons synthétisés, nous donnons notre point de vue sur la situation du territoire et les enjeux majeurs au regard du Développement durable.

La dimension politique du Développement durable

Qu'est-ce qu'une ville durable ? Nous n'avons évidemment pas de réponse définitive à cette question. À ce stade de la démarche, nous allons plutôt ouvrir quelques pistes de réflexion que la phase suivante, qui associera aussi largement que possible les acteurs de la vie locale, permettra d'approfondir, de corriger et de compléter.

Le terme de "ville durable", dans son sens le plus courant, désigne une ville économe de ses ressources et de son espace, une ville propre (c'est à dire aussi peu polluante que possible), qui maîtrise ses consommations d'énergie, une ville aussi qui évite les déplacements inutiles.

Ces questions sont évidemment importantes, mais l'essentiel n'est peut-être pas là, ou du moins s'en tenir à cette approche serait insuffisant. Peut-on en effet parler de Développement durable sans aborder les enjeux sociaux, et notamment le problème de la pauvreté et des inégalités ? D'autant plus que la question se pose de manière particulière à Vénissieux, confrontée à une réalité sociale et économique difficile (on verra un peu plus loin en quoi).

Une ville durable, dans sa réalité économique et sociale, c'est peut-être une ville qui favorise un développement producteur de richesse et d'emploi, mais pas à n'importe quel prix ni n'importe comment, mais au contraire en plaçant tous les habitants du territoire considéré dans des conditions satisfaisantes de justice sociale, et en favorisant une meilleure qualité de vie pour tous les habitants.

Une ville durable, enfin, c'est sans doute aussi une ville qui veut donner à l'idée de citoyenneté un nouveau contenu, et qui appelle les habitants comme les acteurs de la société civile (entreprises, associations...) à se réapproprier des mots tels qu'intérêt général, responsabilité, contrat social... L'objectif est de mettre en place une coopération pratique et concrète entre acteurs publics et société civile et d'instituer de nouvelles pratiques dans la gestion des projets par les services de la ville. Information, participation, consultation : il s'agit de repenser la manière dont sont définies et mises en œuvre les politiques publiques.

Toutes ces pistes de réflexion seront évidemment abordées en fonction des spécificités de Vénissieux : les problèmes (et les solutions) ne sont par exemple pas les mêmes pour une ville centre, une ville de 1^{ère} couronne ou une ville de grande périphérie. Les caractéristiques du territoire, les hommes et les femmes qui y vivent, les entreprises qui y fonctionnent, les voies de communication et les moyens de transport... définissent des atouts et des contraintes que ce diagnostic devra mettre en évidence, pour préparer efficacement la définition d'objectifs qui fera l'objet de la seconde phase de notre mission.

Une ville durable n'est pas une ville figée : pragmatisme et ambition

Les transformations d'une ville, la manière dont elle évolue, dont elle se fabrique au fil des années, sont le résultat de beaucoup de décisions individuelles ou collectives. Parmi toutes ces décisions, il n'y a pas que celles prises par les acteurs publics, collectivités ou État : si un quartier est vivant, agréable à vivre, c'est sans doute d'abord parce que les gens décident de s'y installer, créant ainsi les conditions pour le développement de commerces, d'équipements, d'infrastructures...

Cependant, le rôle des collectivités est important. Elles encadrent, organisent, orientent l'occupation et l'usage des sols (urbanisme réglementaire : Plan Local d'Urbanisme, Schéma de Cohérence Territorial). Elles créent ou développent des équipements (écoles, théâtres, stades, salles de sport...) ou des infrastructures. Elles gèrent les services à la population (déchets, espaces verts...) et les bâtiments publics : énergie, eau...¹

La gestion communale s'inscrit nécessairement entre deux exigences assez différentes.

- D'un côté, il y a l'idée qu'en matière d'urbanisme, tout est affaire de compromis², de "réglages fins", d'équilibres à trouver entre les objectifs sociaux et économiques, entre la volonté de développement et le souci de limiter l'étalement urbain.
- De l'autre côté, il y a cette idée qu'il ne faut pas se contenter d'enchaîner des actions ponctuelles au fil de l'eau, sans projet, sans vue d'ensemble, et qu'il faut au contraire toujours situer l'action présente par rapport à une vision de l'avenir. C'est la ligne de l'ambition.

Ces deux visions sont évidemment porteuses chacune d'une part de vérité. Elles ne sont d'ailleurs pas aussi contradictoires qu'on pourrait le penser à première vue.

Le Développement durable a précisément l'intérêt de fournir des critères nouveaux qui permettent de dépasser ces deux conceptions de l'action municipale : en élargissant le périmètre de la réflexion, il invite à s'interroger sur les objectifs réels de la politique à mener et sur les conséquences à moyen ou long termes des décisions prises aujourd'hui.

Il invite surtout à prendre en compte les interactions entre les différents domaines d'intervention de la commune. On ne peut pas gérer à part le développement économique, le social, le cadre de vie, la voirie, les transports en commun... Le développement durable, c'est avant tout ce lien entre tous les aspects de la gestion urbaine. Il est donc forcément "politique" au sens premier du terme (πολις, la ville), parce qu'il touche à tout ce qui concerne la ville et les hommes et les femmes qui y vivent.

La décision, par exemple, de créer une nouvelle zone d'activités devra prendre en compte évidemment le développement économique et le fonctionnement social des territoires concernés, mais aussi l'environnement : biodiversité, impact sur les sols, l'eau, l'air, cohérence des espaces verts et naturels...

Contenu du diagnostic : plan du présent rapport

Ce diagnostic vise à donner un aperçu de la situation de Vénissieux dans les différents domaines liés au Développement durable.

Réalisé à partir des contacts variés que nous avons eus pendant ces quatre mois³, il ne prétend pas donner une information exhaustive sur tous les sujets abordés : il s'agit plutôt de mettre en évidence les lignes de force, les grands enjeux du territoire, de manière à préparer la deuxième phase de notre mission, qui sera de préciser les orientations et les objectifs que se fixe Vénissieux pour prendre en compte les principes du développement durable.

- Une introduction rapide fait une description générale de Vénissieux et de son territoire. Il s'agit de permettre au lecteur de situer géographiquement et historiquement les analyses qui suivront.
- Dans une seconde partie, une série de fiches thématiques analysent les réalités économiques, sociales et environnementales qui caractérisent la ville aujourd'hui.
- Enfin, une conclusion synthétise les grands enjeux que les différents thèmes auront mis en évidence.

¹ Les communes exercent ce rôle directement dans certains domaines (de compétence communale), et indirectement dans d'autres, pour les compétences déléguées à un niveau intercommunal. En participant aux choix communautaires du Grand Lyon, Vénissieux, à l'égal des 56 autres communes de la communauté urbaine, est impliquée par la définition des objectifs et des actions et par l'affectation des moyens communs.

² L'importance du compromis est notamment soulignée par François Ascher, qui vient de disparaître. Il avait distingué le 15 mai dernier par le Grand Prix de l'urbanisme du Ministère de l'écologie.

³ Voir liste page 125.

Rhône, en même temps que Vaulx-en-Velin et Villeurbanne. En 1888, Saint-Fons devient une commune à part entière.

Jusqu'à la première guerre mondiale, Vénissieux va garder un caractère rural et agricole. La construction du chemin de fer Lyon-Grenoble par Bourgoin marque une première étape dans le développement de Vénissieux. Puis le XX^e siècle va amener, comme dans toute la périphérie lyonnaise un développement rapide.

À partir de 1930, le développement des usines Berliet – aujourd'hui Renault Trucks – va faire entrer la ville dans une nouvelle phase de son développement.

Avec la construction des Minguettes entre 1965 et 1974, qui représentent 9200 logements (à la fin de l'opération), la population de Vénissieux passe de 29 040 habitants en 1962 à 74 347 en 1975.

L'urbanisation progressive du territoire s'accompagne de la création d'infrastructures et d'équipements collectifs.

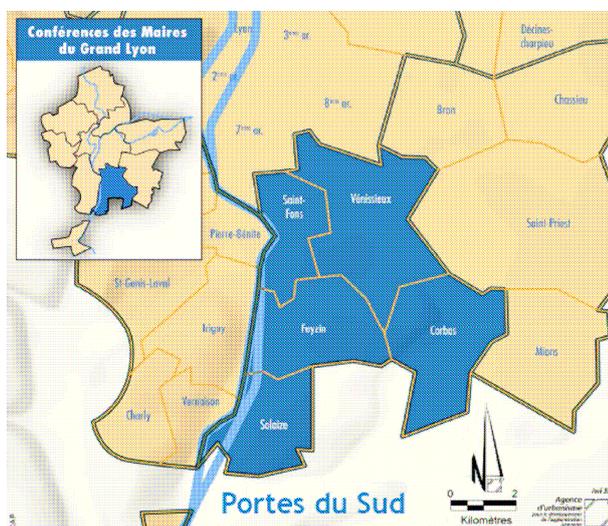
2. Vénissieux aujourd'hui

Cette histoire et cette situation géographique définissent la place qu'occupe Vénissieux dans l'agglomération lyonnaise.

Vénissieux est une ville de première couronne, au poids démographique important (la 3^e ville de l'agglomération) et du département.

Vénissieux est aujourd'hui un des pôles industriels majeurs de l'agglomération avec une vocation nettement affirmée sur le secteur poids-lourds, qui constitue toujours un "pôle d'excellence" sur Vénissieux et St-Priest, même si le secteur n'a plus l'importance qu'il a pu avoir il y a 30 ou 40 ans.

Sa position à l'entrée sud de l'agglomération⁵ et sa proximité avec la vallée de la chimie et la zone industrielle de Lyon Est renforcent sa vocation à assumer un rôle important dans le développement économique du Grand Lyon.



Le territoire des Portes du Sud ⁶

Enfin, au plan social, Vénissieux connaît aussi une situation particulière, avec une population immigrée très importante, une très forte proportion de jeunes de moins de 29 ans, et un taux

⁵ Avec Feyzin, Corbas et Saint-Fons, Vénissieux constitue l'une des *Conférences des maires*, désignée sous l'appellation "Les Portes du Sud". Il faut cependant noter que Vénissieux ne participe pas à cette structure. Les *Conférences des maires* du Grand Lyon, au nombre de neuf sur l'ensemble de l'agglomération, ont essentiellement un rôle dans le développement économique des territoires (voir http://www.entreprendre.grandlyon.com/La_conference_des_Maires_nouveaux_territoires.0.html).

⁶ Source : Opale (Observatoire partenarial lyonnais en économie) www.opale-lyon.com.

de chômage et une pauvreté nettement supérieurs au reste de l'agglomération. Nous y reviendrons plus loin.

3. Évolution à moyen et long termes

Ce n'est pas seulement par rapport à sa position actuelle ou à court terme dans l'agglomération que le rôle de Vénissieux doit être évalué.

Son dynamisme démographique, sa position par rapport aux dessertes routières et de transports en commun, donnent déjà à Vénissieux un rôle naturel de pôle d'équilibre au sud de l'agglomération.

Place de Vénissieux dans l'agglomération

À moyen ou long terme, se dessine un fonctionnement moins centralisé de l'agglomération : dans ce fonctionnement multipolaire, un certain nombre de villes de la périphérie assumeront une partie des fonctions de centralité et joueront un rôle de pôle d'équilibre. De nouvelles infrastructures de déplacements seront à la fois le signe d'un nouveau fonctionnement urbain, et un outil pour accélérer les transformations en marche.

La place de Vénissieux risque en effet d'évoluer de manière notable du fait des nombreux projets de création d'infrastructures dans les 10 à 15 prochaines années (voir carte page suivante) : ces projets dessinent potentiellement un nouveau schéma de fonctionnement des déplacements et des transports à l'échelle de l'agglomération. Encore faut-il savoir si ces projets se réaliseront, comment et à quel rythme.

Il y a d'abord la poursuite du BUE (Boulevard Urbain Est) qui, par sa connexion avec le BUS (Boulevard Urbain Sud : Feyzin/A46) à hauteur de l'échangeur Vénissieux Centre, créera une alternative à la Rocade Est. L'achèvement du BUE prendra de longues années, mais l'ouverture de nouveaux tronçons successifs devrait alléger progressivement la circulation dans les communes traversées, en détournant la desserte poids lourds des zones d'activités, et faciliter les déplacements de périphérie à périphérie.

À plus long terme, le TOP (Tronçon Ouest du Périphérique), projet assez ancien, relancé récemment mais toujours contesté⁷, prolongerait le périphérique entre le boulevard Laurent Bonnevey et Écully. En se connectant au BUS et au BUE, il constituerait une voie de communication qui desservirait tout le sud-est de l'agglomération.

Enfin, un Contournement de l'Est Lyonnais (COL), vers l'A7 à l'A47 (Lyon - St-Étienne), fait également l'objet d'une réflexion à long terme.

Par ailleurs, dans le domaine des liaisons ferroviaires, le CFAL (Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise) a pour objectif de créer une nouvelle voie pour les trains de fret. Aujourd'hui tout le fret passe par le centre de Lyon, et le nœud ferroviaire lyonnais souffre d'un manque de capacité qui est dû notamment à la mixité des trafics voyageurs et fret.

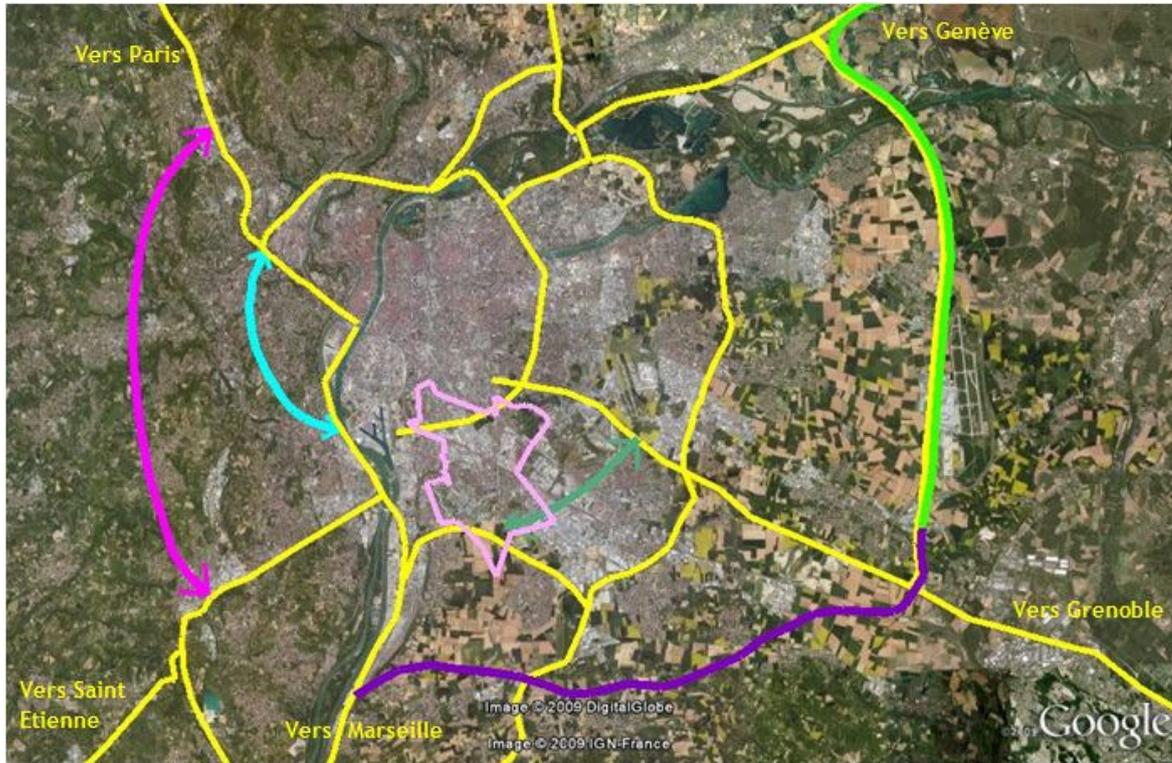
Le CFAL permettrait de réserver les gares de Part Dieu et Perrache exclusivement au transport de voyageurs ; le tronçon sud passera au sud de Vénissieux. Le CFAL constitue un enjeu national, puisque aujourd'hui tout le fret passe par le centre de Lyon : en supprimant ce goulot d'étranglement, il donne sa chance à un véritable développement du fret ferroviaire à l'échelle nationale et même européenne, en alternative au transport routier. Nous développerons les détails de ce projet et la position de Vénissieux dans la fiche sur les déplacements (page 58).

Dans ce nouveau fonctionnement multipolaire de l'agglomération, Vénissieux devrait en toute logique jouer un rôle important. À la jonction des liaisons centre-périphérie (infrastructures routières et transports en commun) et des contournements périphériques (notamment BUS et BUE complétés), Vénissieux paraît devoir être l'un des deux ou trois pôles majeurs de la première couronne.

⁷ En particulier par les communes traversées. Le projet en est encore à un stade très schématique (horizon 2020) et aucun tracé n'est précisément défini.

Place de Vénissieux dans l'agglomération

Les projets de création d'infrastructures



	Limites communales de Vénissieux		Représentation schématique du tracé du TOP
	Principaux axes routiers existants		Représentation schématique du tracé du COL
	Tracé du CFAL Nord		Représentation schématique du tracé du BUE
	Tracé du CFAL Sud dit « de la plaine d'Hérierix »		

N.B. Cette carte est schématique. Elle ne prétend pas figurer le tracé exact des infrastructures.

Le tracé de la plaine d'Hérierix a fait l'objet d'une décision de principe par le Secrétaire d'État aux Transports en avril 2009. Mais le dossier peut encore connaître des rebondissements.

Relations avec le Grand Lyon

Dans ce contexte, un travail pragmatique et constructif avec le Grand Lyon est évidemment une condition indispensable de la politique de Développement durable que Vénissieux souhaite mettre en œuvre. Sur une bonne partie des thèmes qui relèvent du Développement durable, les compétences communales sont en effet exercées par la Communauté urbaine : que ce soit sur l'urbanisme, sur le développement économique, ou encore sur la voirie, les déplacements et les transports en commun, comment Vénissieux agirait-elle sans accord avec le Grand Lyon ?

La situation de Vénissieux à cet égard n'est d'ailleurs pas fondamentalement différente de celle de toute commune périphérique, à Lyon comme dans n'importe quelle autre agglomération : cette opposition banlieue/ville centre est une constante de toutes les intercommunalités. Au poids démographique disproportionné (théoriquement en partie corrigé dans le fonctionnement des institutions communautaires), s'ajoutent les différences dans le cadre de vie, les équipements, la sociologie, l'économie...

En principe, l'intercommunalité ne fonctionne pas comme un échelon administratif "supérieur" mais bien comme une communauté, au sein de laquelle chaque commune est fondée à exprimer sa propre vision politique sur des dossiers qui ne sont souvent consensuels qu'en apparence. Il

convient d'ailleurs de rappeler qu'en droit, la commune garde une responsabilité politique sur les questions qui relèvent des compétences communautaires, même si la décision est collective. Mais au-delà de cette situation "classique" qu'on trouve dans toute agglomération, il y a le poids spécifique de Vénissieux, porte sud de l'agglomération lyonnaise, qui a légitimement "son mot à dire" sur les dossiers qui engagent son avenir.

Les relations entre Vénissieux et la communauté urbaine ont évolué durant plusieurs années dans une situation politique conflictuelle sur de nombreux dossiers. L'abandon du projet Démocratie, de l'arrivée du métro et de l'IUT aux Minguettes ont concrétisé un sentiment d'in-équité territoriale⁸. Aujourd'hui, l'agglomération affiche une volonté de fonctionnement multipolaire tout à fait positive, mais comment cette idée s'appliquera-t-elle ? Comment le fonctionnement multipolaire se traduira-t-il dans les transports en commun, dans les équipements, dans la politique de formation (y compris dans la localisation des nouveaux établissements d'enseignement supérieur⁹)... ? Quelle sera la place de Vénissieux dans le nouveau schéma de desserte routière et ferrée ?

Les échanges avec le Grand Lyon prennent la forme d'un dialogue au niveau technique sur la conduite des dossiers, notamment sur l'urbanisme, sur le développement économique, la voirie, les espaces verts... Il faut donc une bonne collaboration entre les agents des deux collectivités (ce qui est déjà le cas sur bien des dossiers). Mais les relations entre le Grand Lyon et Vénissieux impliquent surtout un dialogue sur une vision à long terme du fonctionnement de l'agglomération et de la place que Vénissieux y occupera.

Il est parfaitement légitime que les principes et les modalités de la coopération intercommunale et les relations entre la commune et la Communauté urbaine fassent l'objet d'un débat. Ce débat est d'autant plus d'actualité avec les projets de réforme sur le fonctionnement des collectivités locales (et notamment les travaux de la commission Balladur).

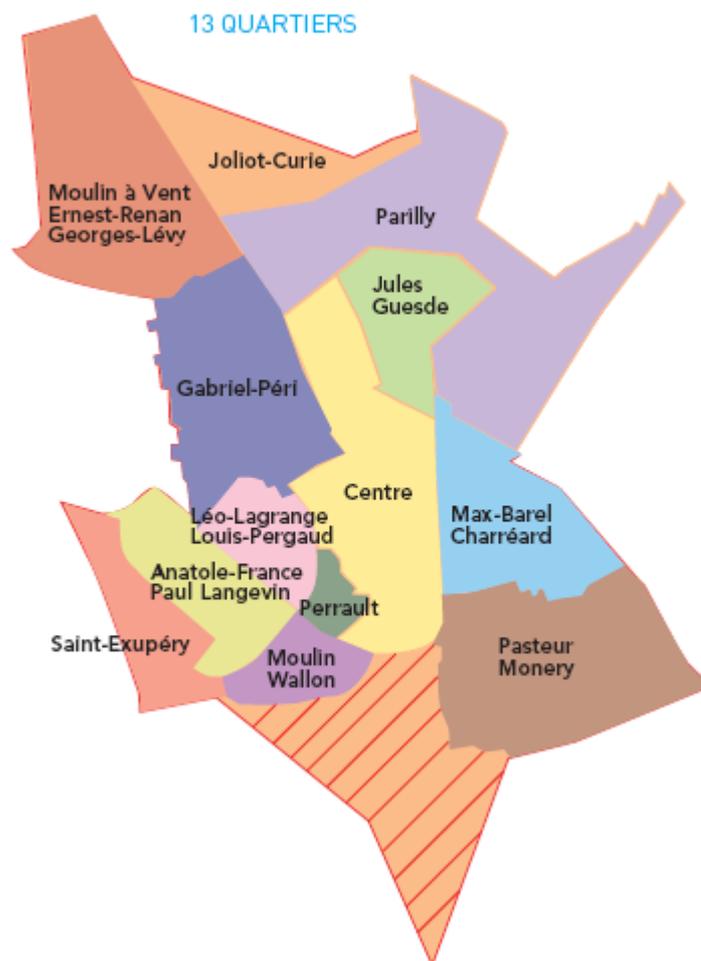
⁸ Une rencontre en février 2009 entre André Gérin et Gérard Collomb a permis d'évoquer certains dossiers de manière constructive. On note déjà que certaines difficultés ont été résolues, comme par exemple pour la déchetterie.

⁹ On rappelle qu'actuellement aucun établissement d'enseignement supérieur n'est implanté à Vénissieux.

4. Le territoire

• *Un territoire composite*

Le territoire de Vénissieux, avec sa forme en étoile assez spécifique¹⁰, est constitué d'une mosaïque de quartiers, bien individualisés par le type d'occupation et les paysages, et parfois aussi, isolés les uns des autres par les coupures, voire les ruptures, que constituent par exemple la voie ferrée et le boulevard périphérique.



Les 13 quartiers de Vénissieux

On peut, en simplifiant, les regrouper en sept ensembles :

- Le centre ville (Centre - Gabriel Péri), autour de la place Léon Sublet, de la colline du centre et du parc Louis Dupic, s'est développé sur le site de l'ancien bourg (dont la trame est toujours bien lisible dans le parcellaire et le tracé des rues) et sur les pentes des Minguettes. L'habitat est souvent ancien, avec encore beaucoup de maisons individuelles ou de petits immeubles. La moyenne d'âge de la population est plus élevée que celle de l'ensemble de la commune. Il y a également beaucoup de tènements libres, qui offrent un potentiel de construction important.
- Les Minguettes (Saint-Exupéry - Moulin Wallon - Perrault - Léo-Lagrange - Anatole-France), au sud-ouest, sont le quartier le plus haut (avec une différence d'altitude d'environ 40 m par rapport au centre) et le plus peuplé de Vénissieux (environ 20 000 habitants). Typique des "Grands ensembles" tels qu'on les concevait dans les années

¹⁰ Expressions (N° 444 du 17 juin 2009) le compare à une cocotte en papier ou à une étoile de mer.

1960, le quartier fait l'objet depuis plus de vingt ans d'une rénovation urbaine, notamment depuis dix ans dans le cadre du Grand projet de ville (GPV)¹¹.

- Le Charréard (Pasteur - Max Barel) occupe la partie sud-est de la ville. Ce quartier s'est développé entre les années 1950 et 1960. L'habitat y est individuel ou collectif (cités Berliet et SNCF, Max Barel et Monery), et se renouvelle peu. Ce secteur est inclus dans le périmètre du Grand projet de ville.
- Parilly (Parilly - Jules Guesde), l'un des plus grands quartiers de la ville par la superficie, occupe la majeure partie du nord est de la ville (y compris le Parc de Parilly et les usines Renault Trucks). Parilly a peu évolué depuis 20 ans, malgré l'arrivée du métro en 1992. Il est le quartier où il y a le plus de foyers de travailleurs. On notera qu'il est également le moins peuplé des cinq.
- Le Moulin à Vent (Moulin à Vent - Joliot Curie), au nord, mitoyen du 8^e arrondissement de Lyon, fonctionne avec lui. Ce quartier est en contact avec le parc technologique de Gerland qui conserve en grande partie sa vocation d'activité en évoluant vers le concept « parc club » d'entreprises.
- Une vaste zone d'activités s'étend entre le boulevard Bonnevay et la rue de la République, de part et d'autre de la voie ferrée.
- Enfin, il faut ajouter un 7^e ensemble, constitué par la zone non urbanisée située au sud de la commune, qui englobe la zone agricole des Grandes Terres et la "Façade sud", c'est à dire les terrains situés en façade du boulevard urbain sud¹².

En ce qui concerne les quartiers d'habitat, leur poids démographique respectif est le suivant :

Quartier	1990	1999	2005
Centre Ville	8 427	8 148	8 000
Minguettes	23 725	21 195	20 000
Charréard	8 027	7 632	8 000
Parilly	7 531	6 947	7 000
Moulin à Vent	12 578	11 977	12 000
Total	60 288	55 899	55 000

Évolution de la population des quartiers de 1990 à 2005

À l'intérieur de chaque quartier, il y aurait lieu de distinguer des ensembles qui ont leurs spécificités, et parfois un visage et une identité assez affirmés, comme par exemple l'Arsenal-Chêne-Velin à l'ouest, ou encore Joliot Curie (Moulin à Vent), Gabriel Péri (Centre)...

• *Voies de communication et transports*

Vénissieux bénéficie d'un maillage routier et autoroutier dense avec, entre autres, au nord le boulevard périphérique de Lyon (Laurent Bonnevay) et au sud le Boulevard urbain sud et le Boulevard urbain est (BUE). On compte aussi de nombreux boulevards qui structurent la ville comme les boulevards A. Croizat, ou Maurice Thorez / Jean Cagne, axe structurant des Minguettes.

Vénissieux dispose également d'un réseau de transports en commun très important :

- Le métro D qui dessert Parilly et la gare de Vénissieux depuis 1992.

¹¹ Lancés en 1999, les Grands projets de ville sont des contrats liant l'État et les collectivités pour mettre en œuvre des opérations de renouvellement urbain dans 50 quartiers en difficulté, avec l'objectif de favoriser un développement social et économique. Dans l'agglomération lyonnaise, les GPV, outre Vénissieux, concernent également Vaulx-en-Velin et La Duchère.

¹² On verra plus loin que l'avenir de la Façade Sud fait l'objet d'un débat et mérite donc une analyse détaillée.

- Le tramway T4, inauguré en avril 2009, relie l'hôpital de Feyzin-Vénissieux à l'arrêt « Jet d'eau Mendès France » (correspondance avec la ligne T2). Dans un second temps, le tram sera prolongé vers la Part-Dieu et la Doua (IUT Feysine). Cette ligne de tram est un élément important qui contribuera à renforcer le sentiment d'appartenance urbaine des Vénissiens à l'agglomération.
- Un réseau de bus, qui est complémentaire du métro, avec de nombreuses lignes qui desservent Parilly et la gare de Vénissieux.
- Enfin, les TER de la SNCF desservent la gare de Vénissieux.

• *Les équipements*

Vénissieux possède de très nombreux équipements : établissements hospitaliers, scolaires (21 écoles maternelles, 21 écoles élémentaires, 5 collèges, 5 lycées), crèches, haltes garderies, centres de loisirs, établissements pour personnes âgées...

Vénissieux possède aussi des équipements culturels importants, reconnus sur l'agglomération, notamment le cinéma Gérard-Philippe, la médiathèque, le théâtre, l'école de musique, ainsi que différents lieux de culte.

On trouve enfin nombre d'installations sportives tel que le stade AS Minguettes ou le Stade Laurent Gérin et la piscine intercommunale Lyon-Saint Fons-Vénissieux.

5. Les milieux naturels

De ce point de vue, Vénissieux présente deux caractéristiques notables : l'absence de tout cours d'eau et l'importance des espaces naturels.

Bien que située au cœur du développement du sud-est de l'agglomération, la commune bénéficie en effet de 162 ha d'espaces verts, dont les principaux sont :

- Le parc départemental de Parilly, situé à la fois sur Vénissieux et sur Bron.
Ses 178 hectares (dont 50% sur Vénissieux) sont répartis en une zone boisée (avec sentiers, circuits, parcours de santé, parcours de courses d'orientation), et une zone de sport qui comporte, un stade d'athlétisme, des terrains de foot, de rugby, de basket, de handball et de volley.

- Les Parcs urbains Louis Dupic et des Minguettes.

Le Parc Louis Dupic est le principal espace vert public du centre ville et relie l'hôtel de ville au centre ancien. Le parc des Minguettes se situe au cœur du plateau et constitue un espace récréatif et de détente important.

- La frange naturelle du boulevard urbain sud.

A l'ouest du boulevard Jodino, cet espace agricole s'inscrit entre, d'une part, les hauts immeubles du rebord sud du plateau des Minguettes, et d'autre part, le Boulevard urbain sud (BUS) et les Grandes Terres. Son avenir doit faire l'objet d'arbitrages délicats entre une volonté, exprimée de longue date par les élus de Vénissieux, de faire du BUS la limite de l'urbanisation et la nécessaire prise en compte de la cohérence des espaces naturels.

- Le Plateau des Grandes Terres.

Au sud de Vénissieux, au-delà du Boulevard urbain sud, le plateau des Grandes Terres constitue la pointe sud du territoire communal. Il s'inscrit dans un territoire agricole plus vaste de 450 ha qui s'étend jusqu'à la commune de Saint-Symphorien-d'Ozon. On y trouve des grandes cultures (céréales, oléagineux) qui se sont développées grâce à la grande qualité des sols. Une rosiériste et des maraîchers complètent l'occupation des sols.

La construction du Boulevard urbain sud a entraîné en 1995 un remembrement qui s'est notamment traduit par la plantation de 7000 mètres de haies. Ces dernières abritent de

nombreuses espèces d'insectes, de mammifères, d'oiseaux dont certaines intéressantes¹³. Les Grandes Terres font partie de la trame verte d'agglomération¹⁴.

Dans cette liste, deux éléments ont une importance particulière : les Grandes Terres et le Parc de Parilly, qui sont des points d'entrée de la nature dans la ville et ont donc une place spécifique dans la trame verte d'agglomération.

6. Démographie et réalités sociales

La démographie a été caractérisée par une forte croissance dans les années 68/75, avec un taux de croissance de 3,43 % par an, l'essentiel de cette croissance étant dû aux Minguettes.

La population qui, avait fortement baissé depuis les années 80, est de nouveau en augmentation depuis 2005.

	1962	1968	1975	1982	1990	1999	2006
Population	29 040	47 613	74 347	64 804	60 444	56 061	57 179

Source INSEE

La population de Vénissieux présente différentes caractéristiques qui méritent d'être relevées :

- importance de la population immigrée dans le peuplement,
- jeunesse de la population (21 % de moins de 14 ans en 2006, contre 18 % dans la zone d'emploi de Lyon),
- importance du logement social (55% de logements sociaux¹⁵ contre 23% pour l'agglomération lyonnaise - source Grand Lyon),
- faible qualification de la population (moins de 4% des plus de 15 ans sont titulaires d'un diplôme supérieur à bac+3, contre plus de 12% pour le Grand Lyon - source Grand Lyon, chiffres 1999),
- taux de chômage élevé (17,8 % en 2006, contre 10,2 % dans la zone d'emploi de Lyon),
- et niveau de vie moyen nettement inférieur à celui du reste de l'agglomération (voir ci-dessous).

On peut supposer que la crise économique actuelle risque d'aggraver encore cette situation. Dans ce contexte, on comprend que les politiques publiques accordent une attention toute particulière à l'emploi, ainsi qu'aux questions d'éducation ou de transport.

En ce qui concerne le niveau de vie, les Vénissiens disposaient en 2004 d'un revenu net annuel moyen par habitant de 11 820 € en 2004, contre 18 027 € pour l'ensemble de l'agglomération et 16 053 € pour la France. Cela place Vénissieux à la 53^{ème} place (sur 57) du classement des communes du Grand Lyon par revenu net annuel. On notera également que 44,5 % des 30 891 foyers fiscaux étaient imposables en 2006 contre 58,9 % au niveau national (source : INSEE, données communales¹⁶). Le nombre de foyers payant l'ISF en 2005 est proche de 0 % (contre 1,75 % sur l'ensemble de l'agglomération)¹⁷.

En ce qui concerne le chômage, Vénissieux présente une situation assez particulière en matière d'emploi, avec à la fois un vrai dynamisme économique, qui se traduit par un nombre d'emplois important (26 000 en 2006), mais en même temps un taux de chômage élevé : 17,8 %, contre 10,2 % pour la zone d'emploi de Lyon en 2006.

¹³ Notamment l'Œdicnème cirad et la Caille des blés : pour plus de détails sur la biodiversité des Grandes Terres, on se reportera à la fiche qui leur est consacrée page 89.

¹⁴ Une trame verte est un maillage écologique d'espaces verts. Elle vise à connecter différents réservoirs de biodiversité (espaces naturels de taille ou de valeur écologique importante) en mettant en place des corridors continus où la circulation de la biodiversité est favorisée.

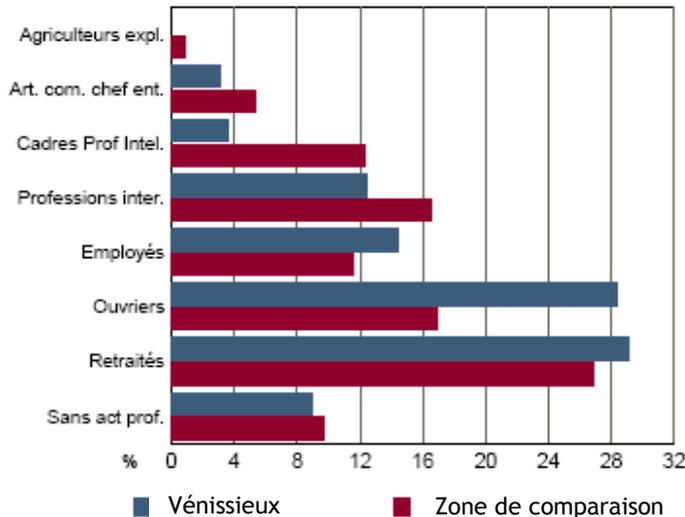
¹⁵ Source mairie de Vénissieux et Union Sociale pour l'Habitat (Association Régionale Rhône-Alpes).

¹⁶ http://www.statistiques-locales.insee.fr/FICHES%5CDL%5CDEP%5C69%5CCOM%5CDL_COM69259.pdf page 9.

¹⁷ Source http://www.immobail.com/69_VENISSIEUX_economie.html.

Cette situation en matière d'emploi renvoie à une répartition socioprofessionnelle spécifique : Vénissieux compte moins de professions dites supérieures (artisans, commerçants, chefs d'entreprises, cadres, professions intellectuelles) ou intermédiaires, que le reste du département, mais et en revanche plus d'ouvriers, d'employés et de retraités.

La répartition des ménages selon la catégorie socioprofessionnelle du chef de famille était la suivante au recensement de 1999 :



Source INSEE Recensement de 1999 (exploitation complémentaire)

N.B. La zone de comparaison est le département du Rhône.

a/ Répartition des emplois

Avec 43 700 emplois salariés privés, les Portes du sud sont le 3^e territoire du Grand Lyon en termes d'emplois, après le Centre et la Porte des Alpes.

Malgré un déclin de l'emploi industriel (- 20 %), Les Portes du sud restent un des territoires les plus industriels du Grand Lyon. Avec plus de 12 800 emplois, l'industrie représente encore 29% des emplois du territoire

Vénissieux, dans le passé essentiellement rurale puis industrielle, connaît aujourd'hui une certaine diversité des activités économiques. La commune totalise environ 25 000 emplois (57 % des emplois du territoire des Portes du Sud). Vénissieux est donc de loin le premier pôle d'emploi des Portes du Sud.

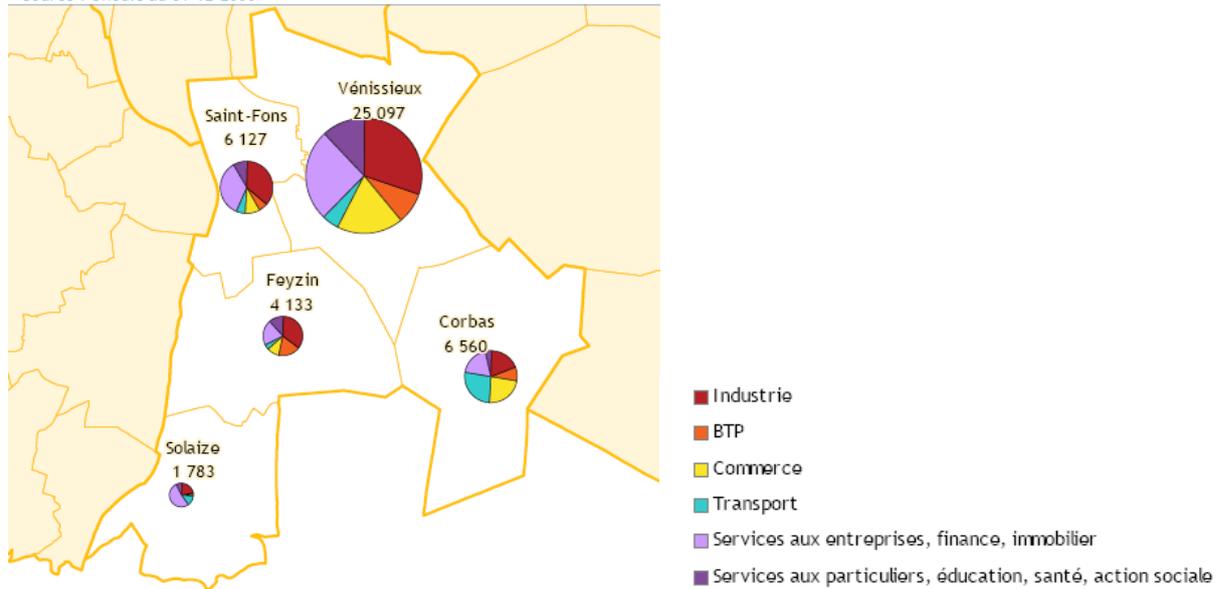
Les actifs relèvent essentiellement de 3 secteurs d'activités économiques : services aux entreprises (22%), commerce (19%), et industrie automobile (15%).

Viennent ensuite la construction (10%), les industries de biens d'équipement (8%), et le secteur éducation, santé, action sociale (7%).

Activité	Pourcentage des emplois
Services aux entreprises	22%
Commerce	19%
Industrie automobile	15%
Construction	10%
Industries de biens d'équipement	8%
Éducation, santé, action sociale	7%
Industries des biens intermédiaires	5%
Services aux particuliers	4%
Transports	4%

Source Unédic

Source : Unédic au 31-12-2006



b/ Le chômage

Avec un taux de 17,8 % en 2006 (contre 10,2 % dans la zone d'emploi de Lyon), le chômage a diminué entre 1999 et 2006, après avoir beaucoup augmenté entre 1990 et 1999.

Au 31 décembre 2008, il n'est pas possible de calculer un taux en pourcentage (car le nombre d'actifs n'est pas connu avec certitude), mais on constate une augmentation du nombre de chômeurs de 19 % entre 2007 et 2008, avec une augmentation de 29,6 % pour les 15-24 ans, également les plus touchés par le chômage de longue durée (+ 25,6 %).

			Au 31 décembre 2008		Evolution 2007 - 2008 en %		
	Ensemble	%	Hommes	Femmes	Ensemble	Hommes	Femmes
Ensemble	3 106	100,0	1 843	1 263	19,0	28,2	7,8
15 à 24 ans	565	18,2	340	225	29,6	34,4	23,0
25 à 49 ans	2 159	69,5	1 297	862	16,5	28,2	2,4
50 ans ou plus	382	12,3	206	176	19,4	19,1	19,7
Chômeurs de longue durée	600	100,0	353	247	2,9	13,5	-9,2
15 à 24 ans	49	8,2	25	24	25,6	13,6	41,2
25 à 49 ans	414	69,0	257	157	-2,1	13,2	-19,9
50 ans ou plus	137	22,8	71	66	13,2	14,5	11,9

Source INSEE, avril 2009 (données communales)¹⁸

Nombre de chômeur à Vénissieux selon le sexe et l'âge entre 2007 et 2008

Le territoire des Portes du sud a enregistré une baisse de 20 % de l'emploi industriel sur la période 2002-2006. Cette évolution négative est amplifiée par une baisse simultanée, mais à un degré moindre, de l'emploi dans les transports et les services aux particuliers (baisses de - 7 % et - 6 %). En ce qui concerne l'industrie, cette baisse des effectifs s'explique notamment par l'importance de l'externalisation dans les activités industrielles.

Cette baisse est en revanche en partie compensée, toujours à l'échelle du territoire des Portes du Sud, par une explosion de l'emploi dans les services aux entreprises (+ 23 %) et le BTP (+ 19 %).

¹⁸ http://www.statistiques-locales.insee.fr/FICHES%5CDL%5CDEP%5C69%5CCOM%5CDL_COM69259.pdf page 7.

Mais la caractéristique principale de la situation de Vénissieux en termes d'emploi est que la plupart des emplois sont tenus par des actifs ne vivant pas sur la commune : Vénissieux offre 26 000 emplois sur lesquels seulement 32 % sont occupés par des actifs résidant sur la commune.

7. La situation économique

a/ Dynamisme économique et crises

La situation géographique de Vénissieux, sa position dans l'agglomération, expliquent en partie un fort dynamisme économique, qui s'est affirmé dès les années 1930, avec le développement des usines Berliet, déjà évoqué, et qui se poursuit aujourd'hui avec le développement de l'ensemble économique des Portes du Sud.

L'économie de Vénissieux a cependant connu depuis une trentaine d'années de multiples crises (notamment dans le secteur industriel) et l'actuelle crise internationale vient ajouter aux difficultés d'un certain nombre d'entreprises vénissiennes.

L'industrie du véhicule industriel reste une spécialisation forte de la commune avec Robert Bosch, Iveco, Metaldyne international et bien sûr Renault Trucks, dont l'histoire se confond avec celle de Vénissieux.

Vénissieux bénéficie également du développement des territoires voisins :

- Chimie et raffinage à Saint-Fons, Feyzin et Solaize, le long du Rhône, avec la raffinerie, les sites de production chimique de Rhodia, Arkema ou Bluestar Silicones, et les centres de recherche (Institut Français du Pétrole, Total, Rhodia, Bluestar).
On notera également le projet porté par Axelera¹⁹ pour la déconstruction et la valorisation des véhicules en fin de vie à Saint-Fons, ainsi que la création d'un éco-pôle à Feyzin (Sous-Gournay) pour fédérer les activités éco-industrielles dans le cadre de la requalification de la Vallée de la chimie.
- Agro-alimentaire à Corbas, avec les abattoirs, Cibeval, GBS, Davigel (groupe Nestlé) et les grossistes et producteurs de fruits-légumes de l'ex-Marché d'intérêt national.
- Depuis une vingtaine d'années, les Portes du Sud connaissent une tertiarisation forte, principalement autour des services :
 - . maintenance et nettoyage,
 - . sécurité,
 - . et aussi environnement : Serned (propreté), Serpol (dépollution des sols), Nicollin (déchets), RDS (recyclage)...
- Enfin la présence d'infrastructures de transport (route, rail et eau) a facilité l'implantation de nombreuses activités liées au transport et à la logistique. Parmi les plus gros employeurs : la SNCF, Vos Logistics, Rhonatrans, Trans BK logistique, Veolia Transport (ex-Tourisme Verney), TBH, Stef-TFE, Mazet Lyon, United Parcel Service, DHL Express, Gefco, Bourgey Montreuil RA...

b/ La ZFU de Vénissieux

Enfin cette rapide présentation de l'économie de Vénissieux se doit de mentionner la *Zone franche urbaine* des Minguettes. C'est une ZFU de seconde génération, créée le 1^{er} janvier 2004. Les services représentent 66% des 574 établissements et 84% des 2 500 emplois de la ZFU recensés en 2006. Ce dispositif a porté ses fruits car, après deux ans d'exercice, le nombre d'établissements présents sur la zone a augmenté de 13%. Durant la même période, il

¹⁹ Pôle de compétitivité rhônalpin spécialisé sur la chimie de l'environnement, créé par Arkéma, CNRS, Institut Français du Pétrole (IFP), Rhodia et Suez.

n'augmentait que de 4% en moyenne sur l'ensemble de la commune et de 7% sur le Grand Lyon. En 2005, 34 entreprises (essentiellement des TPE et des entreprises de moins de 20 salariés) ont bénéficié de l'exonération pour le recrutement de 52 personnes.

Entre 2004 et 2007, 270 CDI ont été signés dont environ 30% résident sur la zone franche urbaine ou sur une ZUS (Zone Urbaine Sensible).

DIAGNOSTIC

1. Développement urbain

a/ Situation actuelle

Comme on l'a vu dans l'introduction (voir page 9), le territoire de Vénissieux se compose de quartiers assez différents par la population, la fonction (activités économiques ou habitat), l'architecture.

Cette diversité est avant tout le fruit d'une histoire.

Du bourg agricole du XIX^e siècle au développement des usines Berliet (entre 1930 et 1965) et à la construction des Minguettes dans les années 1965-72, les différentes phases du développement de Vénissieux se marquent dans le territoire sous forme d'une juxtaposition : les formes urbaines propres à chacune de ces étapes restent présentes dans le Vénissieux d'aujourd'hui. L'importance de la voie ferrée doit être soulignée : c'est autour de la nouvelle ligne Lyon-Grenoble (par Bourgoin) que s'est fait le premier développement de Vénissieux dans la seconde moitié du XIX^e siècle, et cela explique la présence d'une vaste zone d'activité au cœur du territoire de Vénissieux (voir page suivante).

Comme souvent en périphérie, chaque fois qu'un choix aurait pu être fait entre étalement urbain et reconstruction sur des sites existants, le contexte foncier (le prix du terrain agricole est presque toujours inférieur à celui des zones déjà bâties) a amené une extension de la tache urbaine.

Le double résultat de cette croissance par adjonctions successives de "morceaux" de ville, au-delà de l'hétérogénéité des paysages, est :

- une fragmentation de l'habitat, les différents quartiers étant parfois séparés par les coupures fortes comme la voie ferrée et le boulevard périphérique,
- l'existence de nombreux tènements libres (10 à 50 ha dont Puisoz).

Le territoire est par ailleurs caractérisé par la présence d'espaces verts importants (162 ha sur 1574, soit 10,29% du territoire), qui sont en partie le reliquat des espaces agricoles antérieurs.

Cette situation, qui n'est pas spécifique à Vénissieux (mais qui prend peut-être à Vénissieux une acuité particulière) pose une question assez classique, celle du maillage entre les quartiers.

Ce sera le premier point que nous aborderons, avant d'élargir cette approche, dans un second paragraphe, aux thèmes connexes de la desserte (routière et par les transports en commun) et des équipements.

N.B. Cette fiche a donc pour seul objet de présenter la situation actuelle du territoire.

Dans les fiches suivantes, nous aborderons d'une part les perspectives et les projets de développement urbain, et d'autre part les réalités sociales (démographie, emploi...) auxquelles renvoie l'organisation de l'espace urbain, afin de tenter de comprendre comment cette organisation de l'espace traduit ou génère des tensions sociales (pauvreté, déficit de formation, chômage) qui aboutissent à ce que certains appellent une "ghettoisation" des quartiers sociaux.

Ces questions ne se posent pas seulement pour un quartier (les Minguettes) mais pour l'ensemble de la ville.

• **Mosaïque urbaine et maillage inter-quartiers**

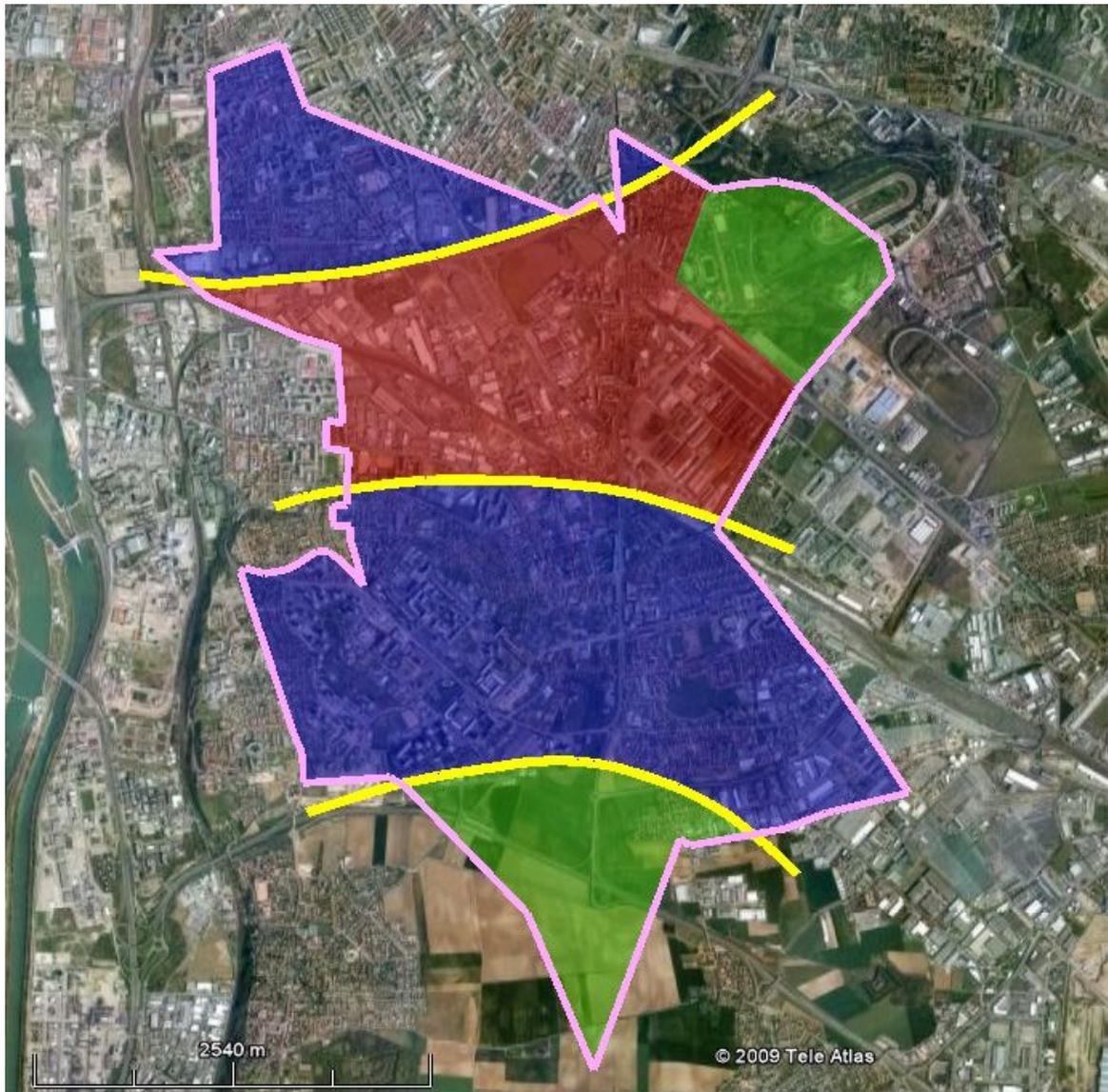
La première réalité qui permet de caractériser de manière objective la situation du territoire est celle de la répartition des zones d'activités et des zones d'habitat.

À une échelle large, tout d'abord, le territoire de Vénissieux apparaît coupé en quatre zones successives :

- Au nord, une zone d'habitat collectif (quartiers Moulin à Vent / Joliot Curie), qui fait pratiquement partie de Lyon.

- Puis une large zone d'activités, entre le boulevard Laurent Bonnevey et la rue de la République (autour de la ligne de chemin de fer).
- De nouveau une zone d'habitat qui englobe les Minguettes, le centre, et les quartiers Max Barel et (partiellement) Pasteur.
- Enfin, au sud, une zone non urbanisée, en partie agricole (les Grandes Terres).

On constate donc que les activités secondaires et tertiaires, en rouge sur la carte ci-dessous, se sont essentiellement concentrées sur un territoire monofonctionnel qui s'est développé autour d'entreprises historiques (Berliet, Bosch, Véninov...) dans un territoire triangulaire de 230 ha environ délimité par le boulevard Bonnevey au nord et la rue de la République au sud. Cette zone sépare deux secteurs résidentiels, en bleu sur la carte. Les grandes zones naturelles apparaissent en vert.



Grandes zones d'habitat, naturelles et industrielles à Vénissieux

Mais à une échelle plus fine, on s'aperçoit que ces différentes zones sont en réalité composites :

- Les quartiers Moulin à Vent et Joliot Curie accueillent des îlots d'activités bien sectorisés (Parc Club Moulin à Vent, Parc Pressensé).
- La zone d'activités médiane est traversée par un axe nord-sud où domine l'habitat : le quartier Jules Guesde.

- La zone d'habitat Minguettes / Centre / Max Barel (qui comporte aussi des pôles d'activités) est marquée par différentes coupures, tant géographiques (relief), que dans le type d'habitat et les formes architecturales (grands immeubles, petit collectif, pavillons).
- Au sud-est, le quartier Pasteur bute sur la zone industrielle de l'est lyonnais.

Cette mosaïque est sans doute une richesse, en ce sens qu'elle assure une mixité des fonctions qui est bien sûr positive. On remarquera cependant que cette mixité n'est pas complète.

- D'une part, il s'agit d'îlots nettement séparés, et non pas d'un tissu continu réunissant activités et habitat.
- D'autre part, les personnes qui travaillent dans ces zones d'activités ne sont pas majoritairement celles qui vivent dans les quartiers proches²⁰.

De ce fait, cette semi-mixité révèle en même temps un manque de cohérence urbaine : au fil des étapes de sa croissance, la ville s'est faite par juxtaposition d'îlots très individualisés. Or une mixité entre les lieux de résidence, de travail et de loisir est primordiale dans une ville durable, car elle diminue le nombre et la longueur des trajets.

Les différentes cartes ci-dessous (page suivante) mettent en évidence les trois grands types de tissus urbains : le résidentiel en bleu, l'industriel en rouge et les espaces naturels en vert. Elles montrent à la fois l'organisation sectorielle de ces trois modes d'occupation des sols et les grands axes qui contribuent à leur séparation.

On remarque que le tissu le plus étendu à Vénissieux est le tissu résidentiel. On notera que la zone « habitat » regroupe deux formes de logements très différentes : le logement collectif (avec notamment de nombreuses tours) et les habitations individuelles, généralement de type pavillonnaire.

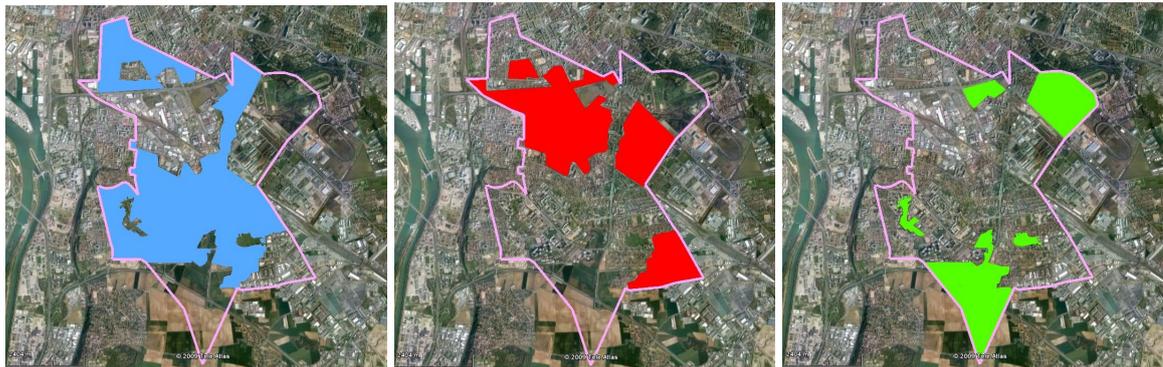
Les zones sont relativement peu homogènes. On remarque notamment la bande d'habitation orientée nord-sud qui interrompt la zone industrielle centrale. Il s'agit de la zone d'habitat pavillonnaire de part et d'autre de la rue Jules Guesde. On soulignera que le caractère pavillonnaire de ces logements permet une circulation nord-sud de la biodiversité grâce aux jardins privés.

Les interfaces entre ces tissus constituent des ruptures paysagères plus ou moins marquées. Mais les fractures du territoire ne sont pas seulement dues aux ruptures entre les différents tissus. En effet, de grands axes routiers et ferroviaires traversent le territoire de Vénissieux. Ils sont indiqués en noir sur la grande carte récapitulant les trois formes d'occupation des sols. Le boulevard Laurent Bonneval marque la rupture entre le quartier résidentiel du Moulin à Vent, au nord, et le tissu industriel, au sud : c'est un axe très fréquenté et une source de nuisances importantes, notamment sonores, avec un impact visuel fort.

Trois autres axes majeurs traversent Vénissieux d'est en ouest, dont la voie ferrée. On note qu'il n'y a en revanche qu'un seul axe majeur nord-sud, séparant l'est et l'ouest de Vénissieux : c'est la D95 (boulevards Joliot-Curie, Croizat, Jodino). Même si la partie de cet axe constituée par le boulevard Ambroise Croizat accueille aujourd'hui le tramway T4, la fréquentation automobile y est toujours très présente.

²⁰ Cela est vrai même pour les cités ouvrières, créées au départ pour les ouvriers d'une usine en particulier, Berliet par exemple, mais qui sont aujourd'hui habitées par des personnes travaillant majoritairement pour d'autres employeurs, ou retraitées.

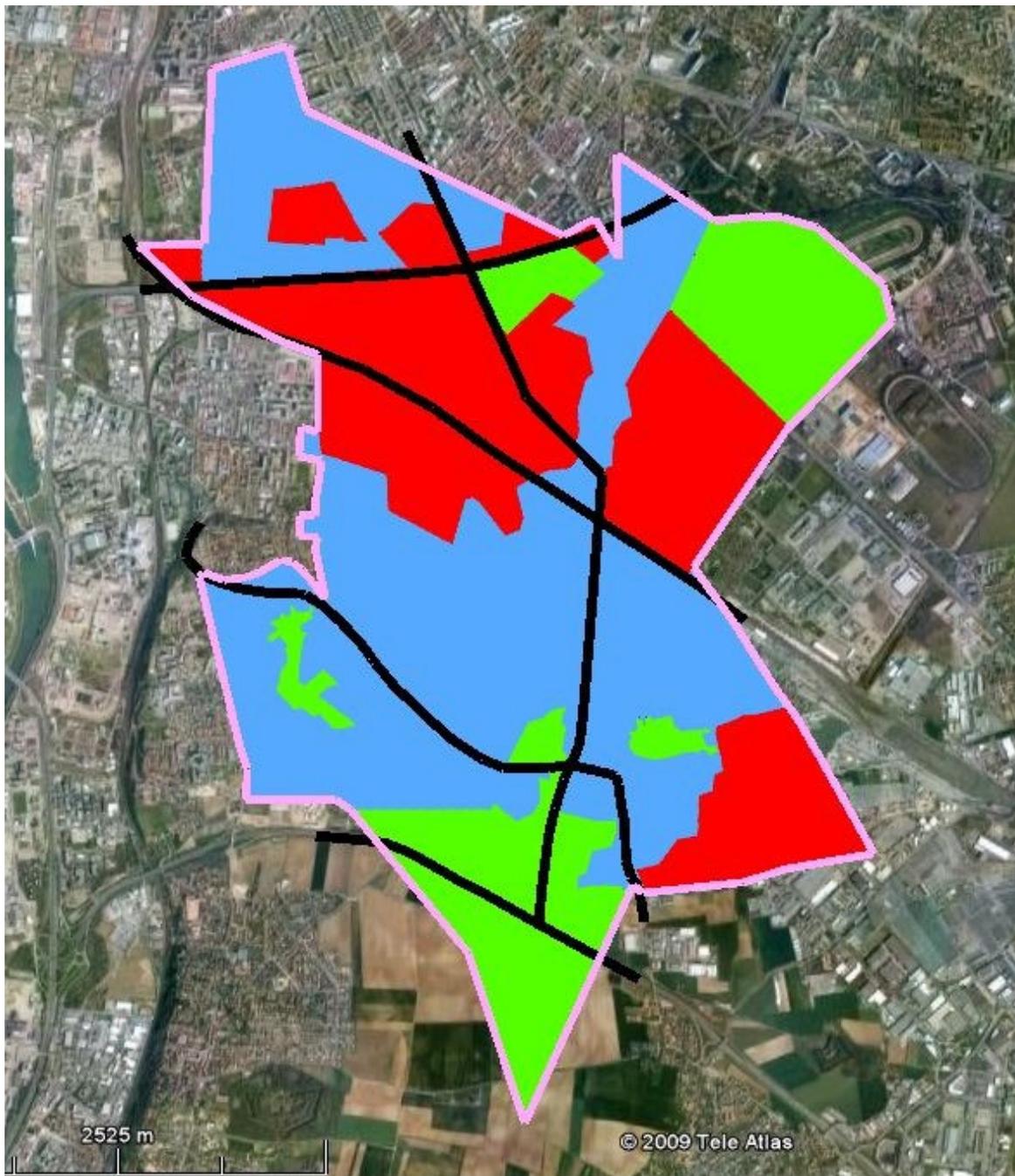
Vénissieux : les grandes zones d'occupation du sol



Habitat

Activités

Espaces verts



• *Cadre de vie*

(1) Paysages

Vénissieux présente des contrastes paysagers importants, à la mesure des différences sociales et économiques entre les quartiers déjà soulignées.

Les ambiances urbaines sont assez diverses :

- Le centre (en y intégrant Gabriel Péri), offre le visage paisible d'un centre-bourg de banlieue juxtaposant pavillons, petits immeubles collectifs, et activités. Les commerces sont assez nombreux, mais peu diversifiés²¹. Il est bordé par le boulevard A. Croizat, qui offre un aspect assez étonnant, avec sa très grande largeur de voirie. L'arrivée du tram vient heureusement occuper cet espace nettement surdimensionné et compose, avec les façades régulières des immeubles 1960 ou 70, un ensemble recomposé assez réussi.
- Les Minguettes, qui dominent la ville depuis le plateau (40 mètres de dénivelé environ), sont typiques des quartiers sociaux des années 1960, mais le renouvellement urbain depuis 10 ans a nettement amélioré la qualité du paysage, tant pour les façades que pour les aménagements de surface. L'arrivée du tramway en avril 2009 a permis de retraiter les voiries principales et les espaces publics voisins.
- Le Moulin à Vent et Joliot Curie, au nord-ouest, sont quasi intégrés aux paysages urbains lyonnais : immeubles collectifs et zones de pavillons alternent, avec une présence assez forte des activités et aussi la coupure du périphérique.
- Parilly et Jules Guesde, au nord-est, offrent des paysages peu denses (sauf sur la rue J. Guesde), et sont dominés par la double proximité du Parc de Parilly et de Renault Trucks.
- Le Charréard et Max Barel, à l'est, présentent un contraste entre des cités homogènes d'assez bonne qualité architecturale, souvent rénovées, et des immeubles collectifs pas toujours bien intégrés.
- Enfin, les milieux naturels et les espaces verts, présentent eux-mêmes une grande diversité, entre les parcs ou jardins, les paysages agricoles des Grandes Terres, la façade sud, le parc de Parilly...

Entre tous ces quartiers, les grandes voies structurantes (Croizat, Houël-Oschatz, Cachin, Jodino, Cagne, Torez...), bien dessinées, mettent un accent urbain fort.

L'élément visuel dominant est évidemment le plateau des Minguettes ; on notera également les cheminées du chauffage urbain et le château d'eau. Ça et là, quelques bâtiments intéressants, à des titres divers, ou simplement marquants par leurs dimensions : lycées, médiathèque, hôtel de Police, églises, écoles...

(2) Bruit

Le Grand Lyon a réalisé une cartographie du bruit sur l'ensemble de l'agglomération²². La carte correspondant à Vénissieux est présentée ci-dessous :

²¹ Voir page 40.

²² Plan environnement sonore du Grand Lyon : http://bruit.grandlyon.com/plu.php?select_commune=VENISSIEUX



Cartographie du bruit à Vénissieux

Dans un premier temps, nous remarquons que les deux principales sources de bruit sont le boulevard Laurent Bonnevey, au nord et le BUS au sud. On notera cependant que le BUS traverse essentiellement des parcelles agricoles dans Vénissieux, il semble donc que ce soit le boulevard Laurent Bonnevey qui génère le plus de nuisances. L'axe Pressensé- Joliot Curie - Ambroise Croizat est le troisième facteur de nuisance dans la ville.

On notera toutefois que l'axe ferroviaire qui traverse Vénissieux n'apparaît pas sur la carte, il semble donc générer très peu de nuisances en l'état actuel du trafic. Finalement, aucune industrie ne semble se démarquer par une nuisance excessive.

• **Maillage**

Comme nous l'avons dit précédemment, Vénissieux est fortement marqué dans son histoire, et au quotidien, par la présence de grands sites industriels et tertiaires.

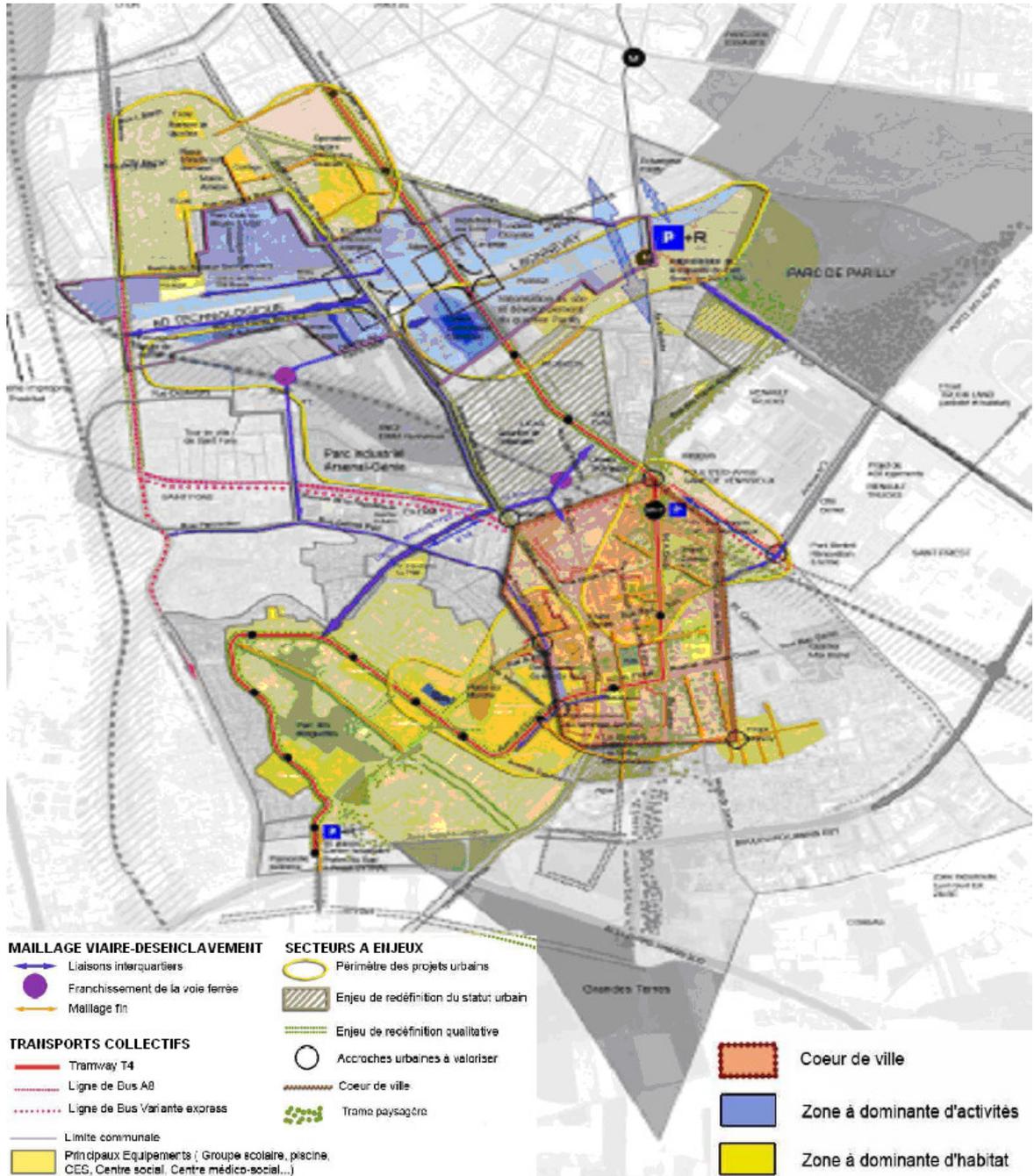
La trame viaire a été calibrée, formée ou "déformée" pour les industries et non pour les habitants (des voies trop larges destinées aux camions). La question se pose aujourd'hui de la gestion paysagère de ces rues. Cependant, plusieurs de ces voies (Joliot-Curie, A. Croizat - Jodino, Oschatz-Houel...) sont empruntées par le Tram T4, qui vient en quelque sorte justifier a posteriori leur surdimensionnement.

En plus de ces voies plus fonctionnelles que dédiées au public, il existe deux échelles de maillages différents à Vénissieux :

- Un maillage dense au centre, dans les quartiers situés sur les coteaux, ou dans les anciennes cités ouvrières. Rues, venelles, placettes, impasses, places et placettes caractérisent ce maillage.
- Un maillage plus lâche de certains îlots de logements collectifs et industriels riverains des zones d'habitats. Avenues structurantes, échelles autoroutières, larges voies de dessertes caractérisent ce maillage.

Plus généralement, le maillage de la commune entre les trois grands pôles d'habitats (« l'ensemble central », Parilly et Moulin à Vent) n'est composé que de deux passages : l'axe Pressensé et le carrefour J.Guesde - I. et J. Curie (gare de Vénissieux).

L'avenue de Pressensé assure une liaison directe entre le centre de Vénissieux, le quartier du Moulin à Vent et le centre de Lyon. La double traversée, de la voie ferrée et du boulevard L.Bonnevay (et du secteur industriel) est particulièrement dissuasive pour les piétons.



Le boulevard Joliot Curie, prolongé par le boulevard des États Unis à Lyon a acquis une réelle continuité urbaine grâce à l'arrivée du tram : mail végétal séparant deux chaussées distinctes. Cela représente une première étape pour une véritable intégration du secteur Centre commercial Carrefour - Puisoz dans la ville.

Enfin, la liaison Jules Guesde, qui relie la gare de Vénissieux au métro Parilly, aboutit sur la place Grandclément dans un espace trop grand, sans échelle, aux contours imprécis

difficilement perceptible par les piétons. Cet espace constitue presque un cul-de-sac, dans lequel se dissout la continuité naturelle vers le quartier Mermoz (Lyon 8^e), au-delà du boulevard Laurent Bonnevey, difficilement franchissable. Ce boulevard périphérique, indispensable au fonctionnement économique de l'agglomération, crée une coupure physique : il isole les quartiers Moulin à Vent et Joliot Curie du reste du territoire communal et rend les communications vers Lyon difficiles. Sa légère surélévation au-dessus du terrain naturel accroît encore l'effet de frontière, mais aussi disperse plus loin les bruits et déqualifie fortement les abords de l'infrastructure.

Dans la situation actuelle, le maillage de la ville présente donc un certain nombre de dysfonctionnements. Cependant, seuls les axes du BUS, de Bonnevey et de la voie de chemin de fer représentent de réelles barrières sur le long terme. En ce qui concerne en revanche les grands axes intra-urbains, leur largeur, qui peut apparaître comme une contrainte dans un premier temps, offre aussi des possibilités de mutation et de développement tout à fait intéressantes. La dimension des avenues permet par exemple d'aménager des pistes cyclables protégées sans avoir à reprendre intégralement la chaussée. De la même façon, cela a permis sur le boulevard Croizat, l'arrivée du tram et une véritable rénovation paysagère, tout en conservant une circulation pour les voitures.

Globalement, le maillage offre donc un potentiel d'évolution intéressant. Les points noirs sont peu nombreux et seul sans doute le boulevard L. Bonnevey constitue un enjeu lourd.

• *Desserte*

Vénissieux dispose d'un réseau de transports en commun important (métro, bus, trains), encore amélioré en avril 2009 par l'arrivée du nouveau tram T4 (voir fiche Déplacements page 56) : en connectant Vénissieux au centre de Lyon, le T4 renforcera sans doute le sentiment de proximité des Vénissiens par rapport à Lyon, et leur sentiment d'appartenance à l'agglomération.

En revanche certains problèmes de desserte peuvent se poser dans des quartiers comme le Charréard, Parilly ou Joliot-Curie.

Vénissieux bénéficie également d'un maillage de grands axes routiers et autoroutiers dense avec, entre autres, au nord le boulevard périphérique de Lyon (Laurent Bonnevey) et au sud le BUS et le BUE. Les nombreux boulevards qui structurent la ville, comme les boulevards Croizat, Maurice Thorez et Jean Cagne, assurent une desserte routière efficace, mais ce réseau de voies de communication comporte évidemment à la fois des avantages et des inconvénients : nuisances sonores, pollutions, sans revenir sur les coupures ou ruptures dans l'organisation de l'espace qui viennent d'être évoquées au paragraphe précédent.

• *Équipements*

Vénissieux possède de très nombreux équipements hospitaliers, dédiés à l'enfance, scolaires (écoles, collèges et lycées), culturels, religieux, sportifs...

Cette grande diversité d'équipements constitue, avec la qualité de la desserte, un autre atout pour Vénissieux. On remarquera cependant l'absence de tout établissement d'enseignement supérieur.

b/ Les tènements libres

De très nombreux tènements actuellement en état de friche, d'occupation précaire, ou parfois dédiés à un usage agricole²³, sont répartis sur le territoire de Vénissieux. Ils représentent un fort potentiel d'urbanisation (voir carte page précédente).

²³ Nous parlons ici des parcelles exploitées à titre précaire, ou indépendamment du titre d'occupation dont bénéficie l'exploitant, des parcelles agricoles se situant dans un secteur non dédié à l'agriculture au PLU, c'est à dire se situant en secteur U (zone urbaine) ou AU (à urbaniser). Le cas des parcelles agricoles se situant en secteur N (zones naturelles) est intéressant et sera développé plus loin.

Mais leur urbanisation possible peut être envisagée d'un double point de vue : elle peut être une chance pour densifier la ville et créer de la cohésion urbaine, et de la mixité fonctionnelle ou sociale. Mais elle peut être aussi un facteur d'étalement urbain.

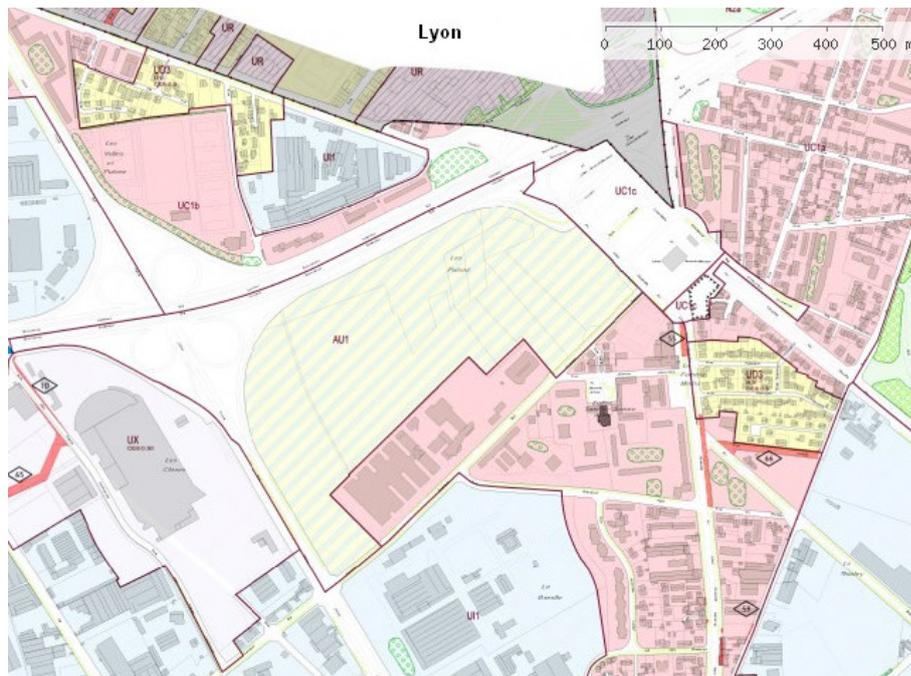
Par ailleurs, la définition et la mise en œuvre de projets d'aménagement portant sur ces tènements devra en tout cas prendre en compte le fonctionnement écologique global du territoire et la cohérence entre les différents espaces naturels.

Avant d'entrer dans cette analyse, nous décrivons sommairement ces tènements. En nous référant au Projet urbain Vénissieux 2030, nous les classerons en fonction de leur superficie. Nous verrons donc dans un premier temps « les grands tènements » supérieurs à 10 hectares, notamment sur la façade sud de la Ville, puis, dans un second temps les sites et tènements inférieurs à 10 hectares. Nous terminerons en évoquant les petits tènements diffus.

- *Les grands tènements supérieurs à 10 hectares*

(1) Le Puisoz

Le Puisoz est le plus vaste espace urbanisable du territoire communal. Son aménagement constitue un enjeu important, puisqu'il donne l'occasion de remodeler en profondeur cette entrée nord du territoire communal et la jonction avec Lyon.



Classement au PLU du Puisoz

C'est aujourd'hui un espace vert de 20 hectares qui, d'apparence, semble être géré comme une parcelle agricole en plein milieu de la ville. Il est classé au PLU en zone AU1.



Photographie du Puisoz

La desserte du Puisoz par les transports en commun est excellente : métro à l'est, tramway à l'ouest. En revanche, la desserte routière (boulevard Laurent Bonnevey et axe États-Unis/Joliot-Curie) sera éventuellement à revoir en fonction des hypothèses de fréquentation.

Différentes hypothèses ont été envisagées au cours des dernières années. Le précédent aménageur du site, Nexity, avait notamment prévu un programme assez varié comportant un centre commercial de 39 000 m², un stade de 20 000 places, une salle de spectacle de 10 000 places, un parc technologique pouvant accueillir 24 000 m² d'activités économiques, et 5 à 600 logements (image ci-dessous).



Premier projet pour le Puisoz EM2C Apollo Real Estate Advisors (projet 2008)

Mais le terrain vient d'être racheté en juin 2009 par Immochan.

Le projet est évoqué par le groupe comme "la mise en œuvre d'un programme mixte associant un pôle commercial d'aménagement de la maison, des logements et des services. L'objectif de l'aménageur est de réaliser une agrafe urbaine entre le 8^e arrondissement de Lyon et Vénissieux. Le pôle d'aménagement de la maison qui est cité plus haut serait vraisemblablement le magasin « IKEA » de la Porte des Alpes (Saint-Priest) qui serait donc déplacé au Puisoz. La place que libérerait « IKEA » à la Porte des Alpes serait utilisée pour implanter un nouveau magasin « Auchan ».

Cette acquisition met donc fin à de nombreux projets, comme celui cité précédemment ou à celui du grand stade de l'OL. Mais elle ne signifie pas nécessairement l'abandon de tout équipement sportif, comme une salle de basket pour l'Asvel.

S'il reste encore du temps avant de voir les premiers équipements sortir de terre, il faudra que le projet tienne compte de l'importance de ce vaste espace pour la biodiversité et pour la cohérence de la trame verte sur les territoires de Lyon et Vénissieux. Une végétation suffisante devra être conservée. Les terres aujourd'hui cultivées ont un rôle important de réservoir, c'est-à-dire que bon nombre d'espèces peuvent y résider. On notera d'ailleurs que la qualité en termes d'accueil de biodiversité pourrait être accrue en remplaçant la culture de céréales par un aménagement de type parc ou jardin.

Dans tous les cas, il faudra que le projet tienne compte de l'importance de ce vaste espace pour la biodiversité et pour la cohérence de la trame verte sur les territoires de Lyon et Vénissieux. Une végétation suffisante devra être conservée.

Différentes hypothèses peuvent être envisagées pour le maintien de la trame verte, y compris la création de jardins en gestion participative²⁴.

Les 3 hectares disponibles aux abords de la station de métro (classés UC1c) pourraient être intégrés au projet défini sur le Puisoz (bureaux, services, habitat...).

Le dossier de ZAC sera à l'initiative du Grand Lyon, qui devra régler les problèmes de circulation (risque de saturation) et reformuler préalablement les SDUC et SDEC²⁵ qui, pour l'instant, privilégient les centres urbains (notamment dans le cadre d'opérations de renouvellement urbain) et le regroupement des capacités existantes.

(2) Carrefour

La reformulation du SDUC et du SDEC pour le Puisoz pourrait donner l'occasion d'une révision qui permettrait de libérer également les potentialités du site Carrefour : 25 000 m² de surface de vente pourraient s'ajouter aux 15 000 actuels, en lien avec le programme du Puisoz. Une autre hypothèse serait de reconfigurer les 15 000m² de vente sur 17 hectares, avec une augmentation de la surface commerciale encore plus importante, qui donnerait au centre commercial une dimension régionale, mais cette surface serait partagée entre Carrefour et d'autres commerces.

De la part des enseignes, et d'un point de vue strictement commercial, de tels projets relèvent évidemment de la concurrence entre les nombreux supermarchés de l'agglomération.

Mais du point de vue urbain, un tel développement est-il souhaitable ? L'analyse prendra non seulement en compte l'impact environnemental (émissions de gaz à effet de serre provoquée par les déplacements, imperméabilisation des sols...), mais aussi l'arbitrage à faire entre le renforcement des commerces du centre élargi et la création de ce type de centres.

Il se pourrait d'ailleurs que le contexte économique actuel amène une temporisation ou une révision à la baisse des surfaces commerciales à créer²⁶.

(3) Renault Trucks

Le site de Vénissieux de Renault Trucks est sous utilisé par rapport à l'époque où il constituait l'établissement industriel principal de l'entreprise Berliet et occupait une emprise de 400 hectares. La reconversion du site industriel est déjà engagée depuis longtemps, en particulier sur les délaissés.

Sur la rue des frères Amadéo, le processus s'est traduit, dans un premier temps, par l'implantation des ateliers du métro, plus récemment par l'implantation d'Emmaüs et d'un lieu de culte musulman en cours de construction.

Il reste un tènement de 4 hectares à exploiter sur l'avenue Charles de Gaulle.

²⁴ Sous réserve des études de pollution de sols préalables à toute exploitation maraîchère.

²⁵ Schéma Départemental d'Urbanisme Commercial et Schéma de Développement de l'Espace Communautaire. Une première ZAC de 3 ha existe déjà. Tous les équipements publics sont réalisés.

²⁶ Les enseignes de la grande distribution semblent plutôt répondre au repli relatif des ventes par des projets visant à fidéliser une clientèle de proximité.

Pourrait-on imaginer que certaines surfaces inutilisées, comme cette parcelle, soient aménagées de manière à introduire une mixité d'usage dans ces quartiers actuellement uniquement dévolus à l'activité industrielle ? Un aménagement sous forme de parc, jardin, parcours santé... pourrait favoriser une nouvelle appropriation par les habitants de ces zones parfois plus ou moins perçues comme des *no man's land*, ou en tout cas comme des lieux de travail et non de loisirs.

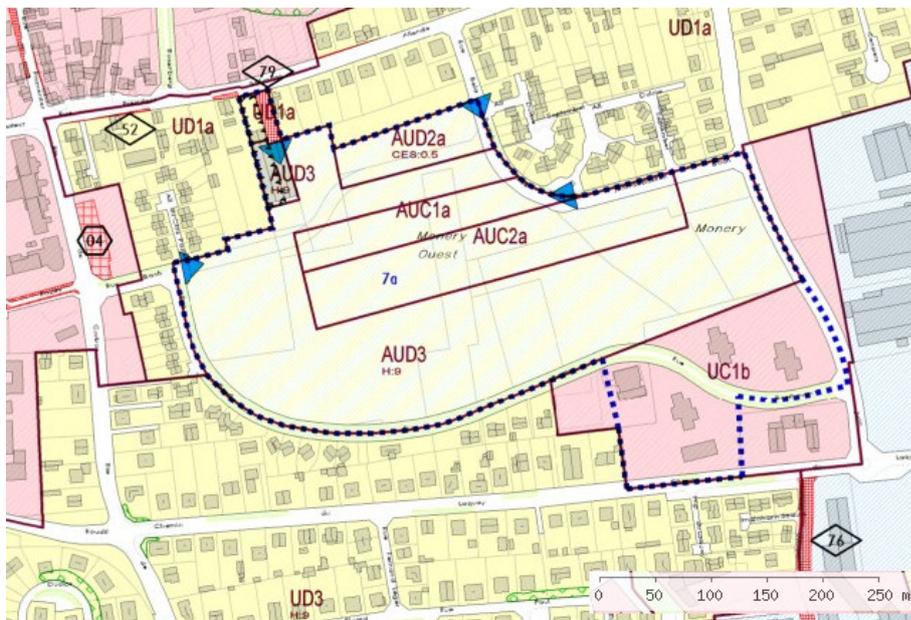
(4) Le Monery

Les 10 hectares du Monery sont enclavés dans un tissu résidentiel de type pavillonnaire comme le montre bien la photo aérienne.



Photo aérienne du Monery

Sur cet espace, classé au PLU en zones AUC et D, il est prévu la construction de 260 logements pour lesquels la mixité est un objectif (locatif/accession, individuel/collectif) mais aussi la mixité de financement (PLUS, PLS, locatif intermédiaire...).

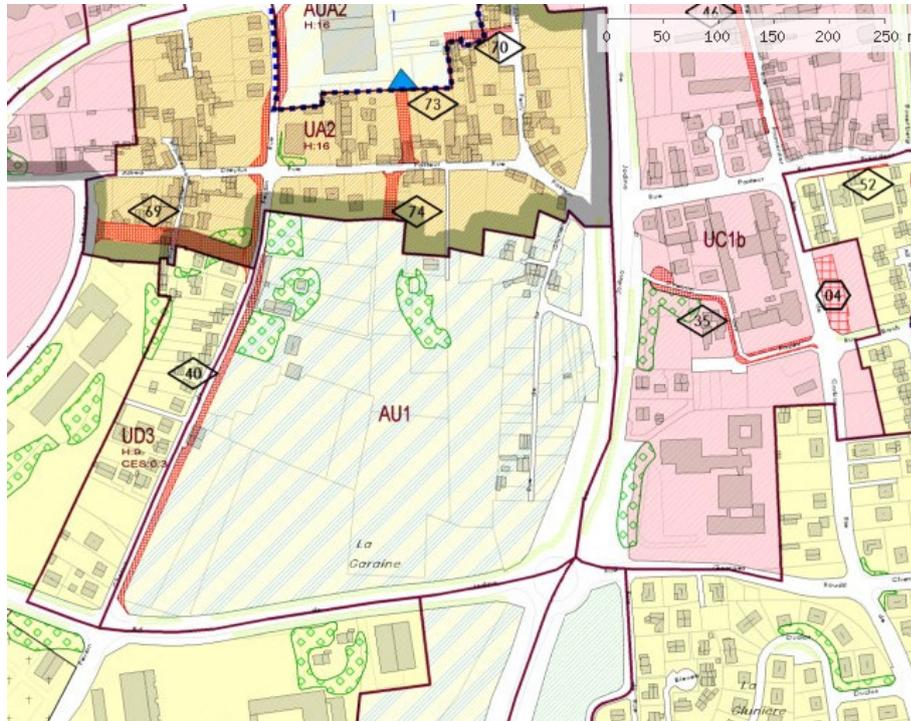


Classement au PLU du Monery

(5) La Glunière

Ses 10 hectares, classés au PLU en zones AU1, sont le vestige de la ZUP réalisée dans les années 60-70. Faute de projets pour le moment, la zone est délaissée et occupée par les gens du

voyage. Cette zone accolée aux Minguettes doit être prise en compte, avec l'objectif de créer des liens entre cette zone et le quartier des Minguettes, tout en prenant en compte la présence des gens du voyage (une partie du site sera dédiée au relogement de gens du voyage en voie de sédentarisation).



Classement au PLU de la Glunière

(6) La Façade sud de Vénissieux

La large frange naturelle au sud de Vénissieux est une des façades de l'agglomération. Elle se situe à proximité du tissu bâti.

Ces terrains, situés au nord du BUS, entre le boulevard Yves Farge (RD 307) et la route de Corbas, représentent une surface totale d'environ 90 hectares. Cet espace est classé au PLU en zone naturelle (principalement pour la partie à l'ouest de la D95) et en zone AU (c'est à dire à urbaniser, à l'est de la D95).



Classement au PLU de la Façade sud de Vénissieux

Cette zone est identifiée par le Projet urbain global comme "potentiel de développement urbain" en continuité des tissus des Minguettes, du centre ville, du quartier Pasteur-Monery et de la zone industrielle. On notera qu'une partie de cet espace est en ZFU et accueille déjà l'Hôpital de Feyzin-Vénissieux et le dépôt des tramways de la ligne T4. Les terres agricoles sont encore exploitées aujourd'hui par des agriculteurs.

Comme nous l'avons évoqué dans l'introduction, la possible urbanisation de la façade sud est un des débats urbains importants de ces 20 ou 30 dernières années : les élus de Vénissieux ont en effet toujours affirmé que cette Façade sud ne constituait pas un ensemble cohérent avec les Grandes Terres voisine et qu'elle était, à plus ou moins brève échéance, destinée à l'urbanisation, dans la perspective d'un développement de Vénissieux vers le sud.

Il reste à définir quelle forme prendrait cette urbanisation, et à quelle échéance elle interviendrait. Ce qui est certain, c'est que le classement opéré par le PLU destine pour l'instant la partie est à l'urbanisation et maintient la vocation naturelle de la partie ouest.

Du point de vue du développement durable, il semble absolument indispensable que l'urbanisation de ce vaste espace soit traitée avec beaucoup de prudence et de précautions.

Même si le retraitement de cette façade sud peut paraître inévitable, il doit nécessairement s'appuyer sur une réflexion approfondie sur la transition entre ville et nature.

Parmi les éléments à prendre en compte, il y a d'une part le fait qu'à l'échelle de l'agglomération nous sommes ici à la limite de la tache urbaine de la 1^{ère} couronne : ce secteur constitue non seulement une entrée de ville mais aussi une entrée d'agglomération. Il s'agit donc de donner une forme urbaine satisfaisante à cette entrée de ville et d'agglomération.

Mais cet espace est aussi le lieu du territoire communal de Vénissieux où se constate de la façon la plus précise la confrontation entre les espaces naturels (avec la proximité des Grandes Terres - voir page 89, dont les spécificités devront être prises en compte) et les espaces urbanisés, qu'il s'agisse de zones d'habitat ou de zones d'activités (la ZI de l'Est Lyonnais est toute proche).

Il est capital, étant donné la volonté de la ville de créer les conditions d'un développement réellement durable, que la réflexion ne se limite pas aux aspects économiques, ou à une logique d'occupation de l'espace (saupoudrée le cas échéant de quelques éléments paysagers) : elle devra intégrer le fonctionnement écologique des territoires concernés, au nord comme au sud, en tenant compte de la biodiversité, de la cohérence des trames vertes, et du fonctionnement particulier des Grandes Terres.

Le BUS constitue une limite assez indiscutable : une fois achevé, il posera une barrière physique entre les espaces naturels au sud et la ville au nord. Cela ne signifie pas pour autant que la limite doit être brutale. Une autre hypothèse est au contraire d'opérer un "*dégradé de nature*".

Parmi les solutions à envisager, on pourrait notamment imaginer, comme évoqué précédemment, une extension des jardins familiaux, ou la création d'espaces verts gérés en concertation avec la population.

Le Syndicat des Grandes Terres, qui gère remarquablement cette zone agricole périurbaine, sera évidemment un acteur indispensable de la réflexion à mener.

• *Les tènements inférieurs à 10 hectares*

(1) L'Arsenal ou ERM (Établissement Régional du Matériel)

Les 6 hectares situés au sud de la rue de la République, au pied du coteau résidentiel des Minguettes sont issus de la reconversion du site militaire de l'Arsenal. Ce tènement devrait devenir une zone de mixité avec un contact entre des activités et l'habitat. Le second enjeu sera de renforcer la continuité urbaine en renforçant la liaison entre les Minguettes et le centre ville et l'axe que représente la rue de la République entre Vénissieux et Saint Fons.

(2) Les jardins familiaux Tâche en Velin

Ces jardins familiaux sont situés le long du boulevard périphérique L. Bonnevey. Ils représentent une surface de 6 hectares.

La réalisation du demi-échangeur Pressensé-Bonnevey (voir page 38) empiètera sur les jardins familiaux, qui devront être recréés ailleurs (l'emplacement reste à trouver).

(3) Démocratie / Les Minguettes

Dans ces quartiers, la reconstruction de logement social est inscrite dans le Projet urbain Vénissieux 2030. 600 logements sont prévus d'ici 2012.

Mais il existe aussi des projets aux Minguettes portant sur la construction de programmes en accession à la propriété : 160 logements prévus dont 75 dans les trois ans.

(4) Lycée Jacques Brel

Le lycée Jacques Brel devrait être reconstruit d'ici 2012 sur Démocratie, ce qui libère un tènement important entre les Minguettes et le centre ville.

Cet espace entrera dans le périmètre du futur cœur de ville (voir page 38). Le projet reste à préciser mais il faut noter qu'avec les disponibilités foncières limitrophes (rue A.Billon et rue Gambetta), c'est l'ensemble du projet de liaison des deux marchés qui prend une nouvelle dimension, avec la perspective d'un nouveau quartier entre les Minguettes et le centre ville.

• *Les petits tènements diffus*

Il y a, à Vénissieux, une présence significative de tènements non occupés, d'importances et de localisation très variées. Ils se répartissent majoritairement autour du centre ville, même si on en retrouve quelques uns au niveau du Moulin à Vent. On peut citer :

- La polyclinique des Minguettes (1 ha), rachetée par la Mutualité Française, est intégrée dans le nouvel hôpital de Feyzin-Vénissieux, construit au sud des Minguettes, sur le territoire de Feyzin (site en ZFU).
- L'ancienne clinique de la Roseaie.
- L'îlot R.Rolland (2,4 ha), situé en pied de coteau, à la frange ouest du centre ville. Une partie pourrait rapidement être libérée pour accueillir des constructions, dans le prolongement des opérations de la ZAC du vieux Bourg.
- Le secteur P.Bert-J.Ferry-V.Hugo, entre la place L.Sublet et le boulevard A.Croizat, présente un caractère stratégique pour « l'accroche » du métro et du tramway au Vieux Bourg, en termes de cheminements, d'animation commerciale et de densité urbaine.

Les divers tènements recouvrent plus de 3 hectares et offrent une capacité de l'ordre de 400 logements.

c/ Développement urbain : perspectives et projets

• *Le projet urbain global*

Les grandes orientations de la politique urbaine de Vénissieux sont définies par le Projet urbain élaboré en maîtrise d'ouvrage commune par Vénissieux et le Grand Lyon, dans le cadre d'une étude confiée au cabinet AABD Architectes²⁷ (rapport validé en mai 2008).

Ces orientations s'articulent autour de trois objectifs : l'insertion dans l'agglomération, le développement de l'attractivité résidentielle, et l'amélioration du cadre de vie.

Au-delà de ces 3 objectifs, les principes de l'action de la ville sont :

- le dialogue avec les citoyens,
- un développement urbain équilibré, autour du Cœur de ville,
- la sécurité et le cadre de vie,
- la qualité des services publics,
- la préservation des espaces verts,
- l'emploi, la solidarité...

On soulignera que cette politique urbaine est cohérente avec les priorités de la politique économique et sociale définie par la ville. On soulignera que cette cohérence est en elle-même un point positif pour un développement durable du territoire communal.

Une question cependant mérite d'être posée. On remarque que le Projet urbain ne tranche pas catégoriquement entre deux grandes options de développement urbain qui sont :

- le développement vers le sud, en urbanisant tout ou partie des espaces libres au nord du BUS (la "Façade sud"),
- le renforcement de la cohérence urbaine avec Lyon, dont le 8^e arrondissement ne fait déjà pratiquement qu'un avec Vénissieux.

Si la priorité est nettement donnée au concept de Cœur de ville, il existe un certain flou sur les échéances de mise en œuvre envisagées pour les projets relevant des deux autres options, en particulier l'aménagement du Puisoz et l'implantation d'activités ou d'équipements sur la Façade sud. Comment renforcer, par exemple, l'attractivité du Cœur de ville tout en augmentant les surfaces commerciales sur le Puisoz ? Il conviendrait de fixer des priorités et un phasage, de manière à éviter toute contradiction dans la mise en œuvre de la politique urbaine.

Par ailleurs, pour ces deux sites, Puisoz et Façade sud, on soulignera la place que doivent occuper les enjeux environnementaux (notamment la nécessité de prendre en compte la cohérence des espaces naturels) dans la réflexion à mener.

Ce diagnostic sur le Développement durable peut-être un bon moment pour définir un cadre chronologique dans lequel les différents objectifs de développement urbain trouveront leur cohérence.

Le projet urbain a reçu une traduction à l'intention des Vénissiens, sous la forme du Projet urbain Vénissieux 2030, qui fait lui-même suite à un précédent projet « Vénissieux 2015 Projet de Ville - Projet de Vie » validé en septembre 2004.

Par ailleurs, le Plan local d'Urbanisme du Grand Lyon, modifié pour la seconde fois en 2007, pose trois principes :

- développer la ville dans le respect de l'environnement,
- assurer la cohésion et la mixité sociale,
- favoriser le développement des activités économiques.

On notera enfin que Vénissieux faisant partie du Grand Lyon, la commune est concerné par l'Agenda 21 de la communauté urbaine.

²⁷ 137 rue Bugeaud 69006 Lyon (aujourd'hui cabinet Dumetier).

• **Insertion de Vénissieux dans l'agglomération**

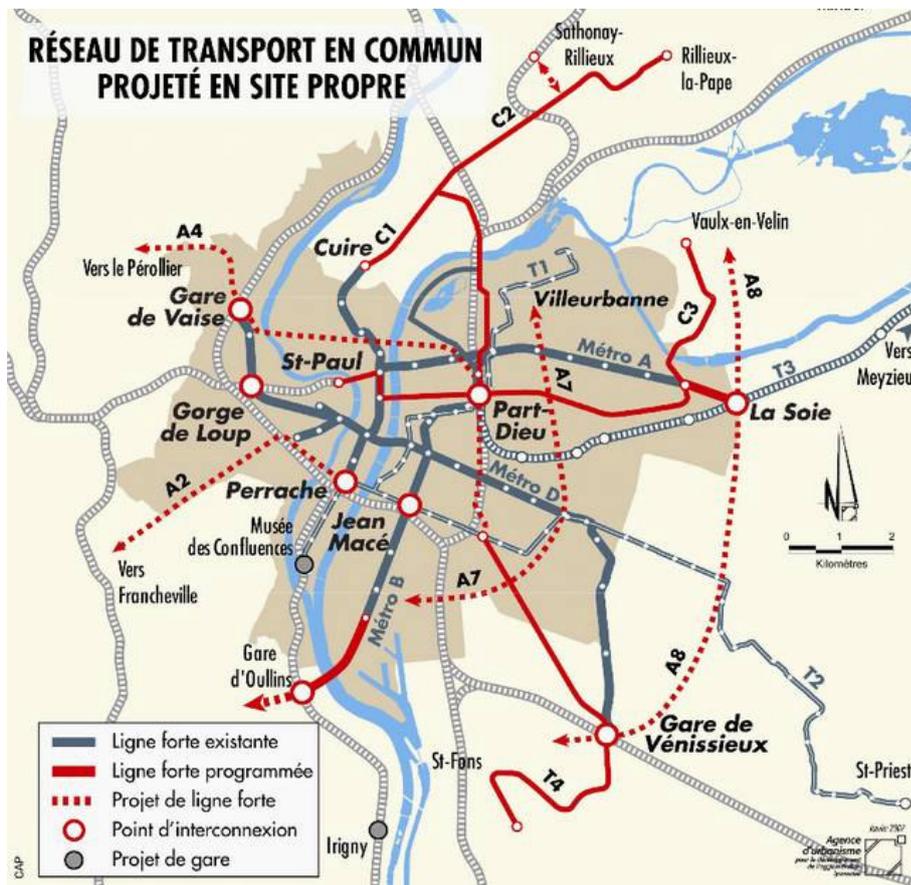
Le premier objectif de la politique urbaine de Vénissieux est donc de mieux intégrer le territoire communal au fonctionnement de l'agglomération. À court terme, l'objectif est développer les transports en commun et de dynamiser le territoire. À plus long terme, il s'agit de donner à Vénissieux le poids qui lui revient dans une future agglomération multipolaire.

(1) Les transports en commun

La volonté d'insertion dans l'agglomération se traduit par un premier objectif qui est de renforcer l'offre en transport en commun.

En plus de la mise en place du T4, la ville affirme parmi ses projets :

- le développement du pôle multimodal de la gare,
- la mise en place des lignes transversales A7 et surtout A8 (voir carte ci-dessous),
- l'augmentation de la capacité du parc relais de Parilly,
- la création d'une ligne de transport lourd au sud de la commune, c'est à dire la prolongation du métro D,
- et enfin la réorganisation des lignes de bus en fonction de ces nouvelles infrastructures lourdes.



Réseau de transport en commun projeté en site propre

Source : Agence d'urbanisme

Il faut également mentionner le développement du trafic ferroviaire, à partir des deux lignes de TER existantes²⁸ : il s'agit surtout d'augmenter les fréquences et l'amplitude horaire, peut-être dans le cadre d'un RER "à la lyonnaise" comme le dit le SCOT, et aussi de prévoir la desserte de la Part-Dieu (actuellement seule la gare de Perrache est desservie).

²⁸ Voir http://www.ter-sncf.com/rhone_alpes : lignes 1 Grenoble-Bourgoin-Lyon et 37 Chambéry-St-André-le-Gaz-Lyon.

(2) Le Cœur de ville

L'un des axes forts de la politique urbaine de Vénissieux est de recentrer la ville sur elle-même en rendant le centre ville plus attractif : le projet urbain met en avant la notion de Cœur de ville, qui constitue un élément important de la stratégie de développement urbain de Vénissieux. Il s'agit de donner à Vénissieux un véritable centre, doté d'une attractivité suffisante, sur un périmètre élargi qui dépasse celui du centre-ville actuel.

PERIMETRE INDICATIF DU COEUR DE VILLE



Ville de Vénissieux - Direction Urbanisme - Poste 404 - Le 02042009
 Copie Cadastre - Datas de l'Etat
 Copie SUR - Datas de la Communauté Urbaine de Lyon révisée

V. P. 10/02/09/01/0001/0001

Un des aspects du projet "Cœur de ville" porte sur la densification des abords immédiats du nouveau tram T4 : il s'agit d'identifier les espaces libres ou se prêtant à une opération de rénovation. Dans un premier temps, une étude sera lancée pour identifier ces espaces et définir les aménagements possibles. Dans un second moment, la modification ou révision du PLU sera envisagée.

(3) Dynamiser le tissu d'activités

Au plan économique, cette politique se traduit par une volonté de dynamiser le tissu d'activités. Cela comporte d'abord des opérations circonscrites sur des territoires identifiés, comme le parc Arsenal-Génie, ou le territoire Laurent Bonnevey.

- Sur Arsenal-Génie, à la transition entre l'économique et le social, la ville entend développer la mixité urbaine du quartier de l'Industrie.
- Une autre priorité sera d'aménager le territoire Laurent Bonnevey, dont la vocation économique est à conforter, pour tenter d'atténuer la coupure physique que cet axe représente dans le territoire de Vénissieux.

À plus long terme, un nouvel échangeur Pressensé sud pourrait être envisagé. L'avenue de Pressensé, axe de liaison historique avec Lyon, est un axe majeur nord-sud de Vénissieux. L'aménagement de la zone Bonnevey comportera aussi la transformation de l'échangeur de Parilly, en cohérence avec le développement du Puisoz.

Au plan commercial, le centre ville réalise aujourd'hui un bon chiffre d'affaire. En effet les produits alimentaires représentent un chiffre d'affaire de 5,7 M€ par an, l'équipement à la personne 1,3 M€, l'équipement de la maison également 1,3 M€, et enfin les loisirs et la culture 0,8 M€. Cependant, le magasin Carrefour, situé dans le centre commercial du même nom, boulevard Joliot Curie, réalise un chiffre d'affaire annuel de 249,9 M€ (chiffre de 2006 qui comprend le chiffre d'affaire réalisé grâce à l'activité de station service). Ce chiffre est cependant à nuancer car cet hypermarché, avec son centre commercial, n'attire pas seulement les Vénissiens.

Le tableau suivant indique le *pourcentage des achats réalisés par les habitants de Vénissieux sur les différents pôles économiques*. Il se lit de la manière suivante : les habitants de Vénissieux réalisent 13% de leurs achats alimentaires sur le secteur « Porte des Alpes ».

	CC Carrefour Vénissieux	Reste Vénissieux	Porte des Alpes	Bron + FN6 Est	Pressensé	Parilly-Dieu	Autres
Alimentaire	42	25	13	5	0	0	15
Equipement de la personne	8	14	11	21	5	16	25
Equipement de la maison	16	11	19	45	1	11	7
Culture - Loisirs	27	10	22	15	9	4	13
Total	30	17	16	17	3	3	14

Source : guide « s'implanter à Lyon » Édition 2006 fiche « Vénissieux Centre »

On constate donc que pour les achats alimentaires, le centre commercial Carrefour Vénissieux est largement devant ses concurrents. Cependant, cela donne l'impression que l'activité commerciale de Vénissieux a été aspirée par ce complexe bâti autour de Carrefour car les habitants de Vénissieux y réalisent au total 30% de leurs achats, contre seulement 17% dans le reste de Vénissieux. Une réflexion pourra être engagée sur l'extension de ce centre commercial au niveau du Puisoz si l'objectif de la ville est de redynamiser le centre ville.

La ville souhaite également, comme on l'a vu aux paragraphes précédents, l'implantation de grands équipements d'agglomération, par exemple sur la Façade sud et au Puisoz, pour mieux intégrer le territoire communal dans le fonctionnement du Grand Lyon.

(4) La voirie

En ce qui concerne le réseau de voirie, on dénombre bon nombre de projets pour assurer le maillage entre les quartiers et également désengorger le trafic.

Là encore la notion de cœur de ville est importante : le renforcement du centre passe par des opérations fortes : on pourra citer la création d'un pont Arsenal-Génie qui devrait désenclaver le site et participer à la redistribution de la circulation avec Pressensé et Joliot Curie, ou encore la création d'une liaison du « lyonnais » pour alléger le boulevard A. Croizat du trafic de transit, étoffer le pôle gare et renforcer le cœur de ville.

Enfin, une nouvelle voie, dite V19, sera créée entre Gabriel Péri et rue de la République pour relier centre ville et Minguettes.

• *Développement de l'attractivité résidentielle et de l'offre de logement*

Le second pilier de la politique urbaine de Vénissieux est directement lié à la politique sociale : il s'agit de renforcer l'offre de logement. À partir des tènements libres identifiés, ou des reconstructions nécessaires, la ville veut construire plusieurs milliers de logements (dont 60% de logements sociaux).

Le premier objectif est d'utiliser les réserves foncières disponibles dans les différents quartiers. On estime que 3500 logements environ seraient possibles sur les réserves foncières disponibles : 1200 dans le cœur de ville, 750 dans le quartier Puisoz-Parilly-Jules Guesde, 560 logements au Charréard Monery et 1000 dans le quartier du Moulin à Vent.

Il est également prévu de diversifier l'offre d'habitat sur les secteurs en renouvellement. On compte établir 1500 logements aux Minguettes ainsi que 500 sur les tènements libres en centre ville. Une attention particulière sera aussi apportée aux tènements industriels en reconversion (tènements de Véninov ou tènements libres de Renault Trucks).

Pour l'instant aucun échéance précise n'est fixée pour la réalisation de ce vaste programme.

Il convient de souligner la cohésion entre l'offre de logement et le renforcement du commerce en cœur de ville et aux Minguettes. Il est prévu de renforcer les commerces existants en implantant des commerces et services de proximité et d'implanter des moyennes surfaces (plus de 300 m²). Le SDUC préconise notamment de renforcer l'offre en équipement de la personne et en alimentaire. Cette démarche créera de l'emploi et encouragera les gens à utiliser ces services et commerces de proximité et diminuera donc leurs déplacements.

La création de nouveaux logements est également en pleine cohérence avec la volonté de créer et de dynamiser un centre-ville élargi (voir paragraphes précédent et suivant).

• *Amélioration du cadre de vie, constitution d'une nouvelle image*

Dans ce domaine, un premier objectif est de réduire les effets de coupures physiques constatés entre les tissus résidentiels et d'activité et de valoriser le patrimoine végétal.

Pour cela un gros travail est projeté sur le cœur de ville pour que ce dernier soit à l'échelle d'une ville de 60 000 habitants. En plus de la requalification des espaces publics, il est projeté de renforcer le caractère urbain ("donner de l'urbanité") des boulevards Jodino et Croizat. Il paraît également important de connecter les projets urbains du centre ville :

- La Glunière et le Monery (des cheminements sont inscrits au plan mode doux vers le centre ville).
- Relier les deux marchés des Minguettes et du centre.
- Relier la gare de Vénissieux au Centre Ville grâce à un vrai cheminement piéton.
- Relier les parcs entre eux en les intégrant dans une trame paysagère d'ensemble (Minguettes > Chemin de Feyzin > Grandes Terres > Parc de Parilly). Cette trame permettra également de desservir en mode doux les projets situés sur la façade sud et le Puisoz.

Ces liaisons douces contribueront également à l'amélioration des paysages.

Un second objectif est de réordonner le maillage autour de trois axes radiants complémentaires :

- L'axe États Unis - Joliot Curie - Croizat est déjà valorisé par le tramway T4 et les projets connexes. Si le métro avait d'abord été pressenti pour relier Lyon aux Minguettes (le projet avait été abandonné car trop cher à cause du relief des Minguettes), le tramway présente l'avantage de structurer la ville en surface.
- L'avenue de Pressensé, axe interquartiers important, permet notamment de relier le Moulin à Vent au centre ville. Il est aujourd'hui emprunté en grande majorité par les voitures mais aussi par quelques cheminements doux. L'objectif est d'encourager cette pratique en sécurisant les déplacements et en les rendant agréables.
- La route de Vienne qui, une fois requalifiée sera le support de la ligne de transport en commun forte A8, d'après le projet urbain global.

Synthèse

- **Une mosaïque de quartiers**
Une mixité fonctionnelle partielle (zones d'habitat / zones d'activité)
Une cohérence urbaine à renforcer (coupures)
- **Un territoire bien desservi par un réseau de transport en commun important**
Un maillage de grands axes routiers et autoroutiers dense
- **Une trame viaire fonctionnelle, plus adaptée aux personnes qui traversent la ville qu'aux habitants**
- **Un fort potentiel d'urbanisation (avec notamment de nombreux tènements libres)**
- **Un projet urbain global défini et cohérent :**
 - Reconstruire la ville sur elle-même
 - Dynamiser le centre (élargi) et renforcer son attractivité (cœur de ville)
 - Dynamiser le tissu économique local
 - Renforcer l'offre de logement (notamment social)
- **Un contexte à prendre en compte : L'agenda 21 de Feyzin pourrait être une source d'inspiration**
- **Deux enjeux**
 - La prise en compte du fonctionnement écologique et de sa cohérence sur tout le territoire, dans le cadre de l'urbanisation future (notamment sur Puisoz et Façade Sud)
 - Renforcer le poids de Vénissieux dans l'agglomération : Vénissieux pôle d'équilibre d'une future agglomération multipolaire ?

2. Fonctionnement économique et réalités sociales

L'objectif de cette fiche n'est pas de traiter de la simple croissance économique.

La question que nous souhaitons aborder ici est plutôt la suivante : "Quels liens concrets se tissent-ils à l'échelle de Vénissieux entre le fonctionnement économique du territoire et les réalités sociales ?"

Le développement économique produit normalement, logiquement, de la création de richesses, et a donc nécessairement un impact sur le niveau de vie des habitants, à travers notamment la répartition de cette richesse. Cela est vrai sans doute à un niveau général, celui du pays ou même de la région.

Cela peut s'avérer plus incertain au niveau d'un territoire communal : la richesse produite sur ce territoire profite certes indirectement aux habitants par le biais de l'impôt ou d'autres mécanismes de redistribution, mais elle ne profite directement qu'à ceux qui sont employés par les entreprises. Si bien qu'une partie plus ou moins importante de la population peut se trouver privée des fruits de la richesse produite par les entreprises à côté desquelles elle vit. C'est notamment le cas pour les chômeurs.

Les collectivités locales ont un rôle certain à jouer pour dynamiser la production de richesse sur le territoire, mais elles peuvent également jouer un rôle pour favoriser l'accès de la population locale à cette richesse, à travers notamment la politique d'insertion socio-professionnelle.

Nous ne prétendons pas aborder ici de manière théorique le lien que le Développement durable peut poser entre économique et social : cette question est évidemment fondamentale, mais notre ambition à ce stade du diagnostic est de recueillir quelques données qui pourront nous aider à comprendre comment le social et l'économique inter-agissent pratiquement sur le territoire de Vénissieux.

a/ La vie économique

La commune de Vénissieux, au cœur de la Conférence Portes du Sud, comptait près de 27 600 emplois et plus de 57 600 habitants estimés à partir du recensement partiel de 2004.

• *L'évolution du tissu économique depuis 10 ans : une tertiarisation progressive*

La ville consacre près 1/3 de son territoire communal à des espaces aménagés pour les entreprises.

La mairie de Vénissieux est le 2^e employeur de la commune, avec plus de 1000 salariés.

La ville a pu également attirer sur son territoire l'URSSAF de Lyon qui représente plus 300 emplois sur la ville.

Plus de deux mille entreprises sont installées à Vénissieux. Elles se répartissent entre les différents secteurs d'activités de la manière suivante :

Secteur	Pourcentage
Industrie	8%
BTP	12%
Commerces	24%
Transport	4%
Service aux entreprises, finance, immobilier	17%
Service aux particuliers, éducation, santé, social, administration	34%

Répartition des entreprises de Vénissieux entre les différents secteurs d'activités

Globalement, alors que les activités traditionnelles du territoire se concentraient sur l'industrie, on assiste à une tertiairisation progressive des activités. En effet, l'emploi industriel est en baisse ces dernières années, à la différence des services qui connaissent une forte croissance.

	Emploi 1999	%	Evol. 90-99 en %	Incertitude
Ensemble	26 927	100,0	-11,1	**
Agriculture	20	0,1	-28,6	*
Industrie	8 713	32,4	-28,8	***
Construction	1 240	4,6	-15,3	***
Tertiaire	16 954	63,0	2,3	*
dont commerce	4 206	15,6	-11,1	*
dont services aux entreprises	3 191	11,9	13,8	***
dont services aux particuliers	935	3,5	2,1	**

Incertitude : 0 à 2 % = * 2 à 5 % = ** 5 à 10 % = *** supérieure à 10 % = ****

Sources : Insee, RP1999 exploitation complémentaire, lieu de travail
RP1990 exploitation au quart, lieu de travail.

Répartition de l'offre d'emploi à Vénissieux entre les différents secteurs d'activité

Vénissieux, toute proche de Lyon, conserve néanmoins un niveau d'emploi industriel encore élevé : près de 30 % de l'emploi total. Cette forte présence est historiquement liée aux deux très grands établissements du secteur véhicule industriel et automobile : Renault Trucks et Robert Bosch. On note cependant à ce jour une grande diversité de PME, localisées dans les différents parcs industriels de la commune.

De Berliet à Renault Trucks

Dès 1916, Marius Berliet (1866-1949), qui a fabriqué son premier moteur en 1894 et sa première voiture en 1895, installe sa nouvelle usine à Vénissieux, où il achète 400 hectares de terrains.

L'entreprise se spécialise en 1939 dans la fabrication des poids lourds. Au fil des années, Berliet se développe considérablement et devient un réel moteur de la croissance de Vénissieux et de Saint-Priest.

En 1957, Berliet lance le T100, le plus gros camion du monde, et en 1965, le Stradair, révolutionnaire par son esthétique et ses qualités techniques. Entre 1950 et 1974, Berliet rachète notamment Schneider et Citroën Poids Lourds.

En 1978, Berliet et SAVIEM (branche poids lourds de Renault) fusionnent et prennent le nom de Renault Véhicules Industriels (RVI). En 2001, Renault cède 100 % de RVI au groupe AB Volvo et RVI prend alors le nom de Renault Trucks.

Aujourd'hui, Renault Trucks est le n°3 du marché des véhicules industriels en Europe.

Sur son site de Vénissieux / Saint-Priest, il emploie 5 335 personnes : 2 550 à Vénissieux et 2 785 à Saint-Priest (effectifs en juin 2009).

L'équipe municipale actuelle exprime une forte volonté de maintenir l'emploi industriel sur la commune. Mais comment renforcer le tissu industriel ? L'industrie automobile, très présente sur le territoire, est en déclin. On ne peut ignorer les mutations industrielles ni ignorer les contraintes économiques qui ont souvent amené les industries à délocaliser la plus grande partie de leurs activités de production.

De plus en plus d'économistes parlent de la réindustrialisation comme d'une priorité pour les pays d'Europe occidentale. Certains voient même dans la réindustrialisation une opportunité pour sortir de la crise²⁹. Mais pour que la réindustrialisation ne soit pas une utopie, pour qu'elle soit un levier de croissance et non un surcoût, elle doit s'appuyer sur une innovation technologique qui permette une reconversion rentable des outils productifs (dans le respect de l'environnement et du développement durable).

Quel rôle les collectivités ont-elles à jouer dans ce processus ? Préparer la population à un "virage" psychologique (le tertiaire n'est pas la seule voie de développement), contribuer à lever les obstacles réglementaires ponctuels, investir dans la formation, mobiliser les acteurs économiques publics ou privés sur le financement de ces initiatives...

Maintenir une activité industrielle importante sur le territoire implique donc pour la ville une réelle réflexion sur :

- une politique incitative pour attirer les nouvelles industries sur le territoire ou amener les industries déjà présentes à réindustrialiser,
- une aide à la reconversion des industries actuelles présentes sur le territoire.

Le débat sur ces questions a été lancé par le *Conseil de Développement Industriel de Lyon Sud Est*, mis en place par André Gerin en mars 2009 avec la CCI³⁰. La démarche de développement durable (dont ce diagnostic constitue la première étape) peut-il être une occasion de faire avancer les choses ?

Il paraît en tout cas indispensable que cette réflexion soit menée en étroite collaboration avec le Grand Lyon et les communes voisines. En effet, la Conférence des Portes du Sud constitue un bassin industriel important. L'enjeu pourrait être d'en faire un pôle d'attractivité pour les nouvelles industries sur ce territoire. Il s'agit à la fois de s'assurer que les conditions de base (offre foncière, infrastructures adaptées, accès au très haut débit...) sont atteintes, d'orienter l'action des collectivités³¹ (y compris éventuellement sur des aides), de susciter des effets de synergies entre les entreprises, et peut-être aussi d'aider certains projets à prendre forme³².

• *La ZFU (Zone franche urbaine)*

La *Zone franche urbaine* de Vénissieux, ZFU de seconde génération, a été créée le 1^{er} janvier 2004. Située à proximité des grandes infrastructures routières (RN7, boulevard Ambroise Croizat, le périphérique lyonnais), la ZFU de Vénissieux bénéficie également d'une bonne desserte en transports en commun (nombreuses lignes de bus qui permettent un accès rapide vers les gares TGV Lyon-Part Dieu et Lyon Perrache, ligne D du métro, tramway T4).

Les activités économiques créées sont très intégrés au tissu urbain et ce sont principalement des activités de services. Ce secteur représente 66 % des établissements et 84 % des emplois de la ZFU.

Les implantations sont les suivantes :

- Parc d'activités ERM : création d'un parc d'activités artisanales et tertiaires (12 900 m² SHON). Lots de 250 à 1 500 m² dont 30 % de bureaux. Livraison : été 2009
- Parc d'activités Bourdarias : création d'un parc d'activités artisanales et tertiaires (5 000 m² SHON). 24 lots, 30 entreprises. Livraison 2008.
- Transformation d'immeuble : création de 30 locaux tertiaires
- Parc d'activités « Portes du Sud » : création d'un parc d'activités à vocation médicale (3,7 ha à aménager). Livraison : été 2012

²⁹ Cf par exemple *Le Monde* du 23.06.09 "Réindustrialiser l'Occident".

³⁰ Voir notamment <http://gec.venissieux.org/Le-conseil-de-developpement>.

³¹ L'action de la ville de Vénissieux aura plus de poids si elle se mutualise avec les efforts des communes voisines et du Grand Lyon.

³² À titre d'exemple, une des idées évoquées est le moteur à air comprimé.

Depuis sa création, la ZFU de Vénissieux semble avoir réussi à redynamiser le territoire sur lequel elle est implantée. Ainsi, en 2006, le nombre d'établissements a augmenté de 13% par rapport à 2004. Elle comptabilise ainsi plus de 574 établissements et environ 2500 emplois.

Durant la même période, le nombre d'établissements n'a augmenté que de 4 % en moyenne sur l'ensemble de la commune de Vénissieux et de 7 % dans le Grand Lyon.

Évolution du nombre d'entreprises dans la ZFU sur la période 2004 - 2008

Année	2004	2005	2006	2007
Nombre d'entreprises en ZFU	397	422	469	504

(source INSEE, abstraction faite des services publics et associations)

Source : Bilan 2008 de la ZFU de Vénissieux, http://www.ville-venissieux.fr/pages/pdf/bilanzfu_04_08.pdf

Le bilan de la ZFU est donc très positif en matière de création d'entreprises, de mixité urbaine et d'attractivité économique du territoire. On peut en voir un signe dans le regain d'intérêt des promoteurs pour les opérations lancées par la commune, même si l'on peut craindre que la crise actuelle ne limite leurs ambitions.

Recrutement

En 2005, 34 entreprises (essentiellement des TPE et des entreprises de moins de 20 salariés) ont bénéficié de l'exonération pour le recrutement de 52 personnes. Depuis sa création, près de 100 emplois en CDI ont été créés dans le cadre du dispositif et 30 % ont concerné des habitants de la ZFU ou d'une ZUS (zone urbaine sensible) voisine.

En revanche, le bilan en matière d'emploi reste limité. Ce qui s'explique en partie par le fait que les entreprises créées sont souvent des TPE ou des entreprises uni-personnelles (avec donc peu ou pas de salariés) et en partie par le fait, déjà souligné, que ce ne sont pas forcément des Vénissiens qui occupent les emplois offerts par les entreprises de la commune.

	2004	2005	2006	2007
Nombre total d'entreprises	397	422	469	504
Entreprises ayant recruté et bénéficié de l'exonération	30	34	22	61
Part des entreprises ayant recruté et bénéficié de l'exonération	8%	8%	5%	12%

Source : Bilan 2008 de la ZFU de Vénissieux http://www.ville-venissieux.fr/pages/pdf/bilanzfu_04_08.pdf

Nombre d'entreprises ayant recruté et bénéficié de l'exonération sur la ZFU de 2004 à 2007

Un bilan plus significatif pourra être établi quand le parc Bourdarias sera en activité depuis un an. De même le parc ERM (en phase de commercialisation) et le parc BioSud (livrable fin 2011) viendront renforcer l'offre de la ville.

Les efforts de la ville pour attirer les entreprises et encourager le recrutement sur le territoire de la ZFU doivent être soutenus. Il serait intéressant de mener une étude auprès des entreprises pour avoir des éléments d'analyse concernant ces résultats. Cela pourrait permettre à la ville de revoir son offre pour mieux répondre aux enjeux des entreprises.

• *La création et la transmission d'entreprises : une bonne dynamique de création, principalement dans le tertiaire marchand*

La ville de Vénissieux s'inscrit dans la même volonté politique que le Grand Lyon de favoriser l'entrepreneuriat sur le territoire. Ainsi, la ville de Vénissieux souhaite étendre l'offre immobilière et foncière aux entreprises, en procédant notamment à la réhabilitation et à la construction de nouveaux locaux :

Les actions d'appui à la création d'entreprise mises en place sur la ZFU de Vénissieux ont également favorisé la dynamique entrepreneuriale. Trois structures animent aujourd'hui la politique d'aide à la création d'entreprises de la Ville :

- La mission économie, avec un accueil des entreprises souhaitant s'implanter à Vénissieux, des informations sur la ZFU, une orientation des créateurs d'entreprises...
- La Boutique de l'initiative à Vénissieux avec la présence de 13 structures d'information, d'orientation et de financement des créateurs d'entreprises (ADIE, AFPA, la CCI de Lyon...)
- L'Association Cré'Acteurs Adam, située aux Minguettes et financée par PlaNet Finance. Elle s'est donnée pour objectif de mettre en place sur le territoire des Minguettes la détection et l'accompagnement des micro-entrepreneurs

Enfin, on peut également noter les efforts de la Ville pour encourager les micro-entreprises. Il s'agit d'encourager la création par les habitants de leur propre emploi.

• *La politique économique de la Ville*

La politique menée en direction du secteur économique se développe sur la base des enjeux sociaux de Vénissieux : en effet, la priorité est de diminuer le nombre de demandeurs d'emplois sur la ville en favorisant la création d'emploi sur le territoire et l'accès des habitants à ces emplois.

Les axes majeurs de la politique économique menée sont :

- De maintenir l'emploi industriel sur la ville.
- De redynamiser le centre-ville notamment en créant les conditions d'implantation favorables pour les commerces, services, bureaux.
- D'aménager des zones d'activités bien intégrées à la ville et d'exploiter les espaces encore disponibles pour dynamiser l'économie locale.

Un des premiers axes de la politique économique de la ville est le développement des commerces de proximité : soutien aux commerces existant et implantation de nouveaux commerces. Cette action vise à favoriser la vie des quartiers, le renforcement des liens sociaux et, par là même, l'appropriation progressive par les habitants de leur environnement de proximité. Du point de vue du développement durable, cette action se relie de manière explicite à la volonté de renforcer l'attractivité du centre-ville³³.

La politique suivie par la ville comporte également une participation aux programmes de rénovation urbaine (type ANRU), la ville aidant les personnes intéressées par les fonds de commerces vacants. Par ailleurs, dans le cadre du projet de démolition et de reconstruction du centre commercial de Vénissy, des solutions sont proposées aux commerçants afin d'éviter une interruption de leur activité.

³³ Cette orientation, déjà présente dans le projet "Vénissieux 2015" et réaffirmée dans le projet urbain "Vénissieux 2030", porte sur un centre-ville élargi et repose principalement sur la densification de l'habitat.

De manière générale, le soutien de la Ville aux structures d'aides à la création d'entreprise entre bien dans la logique d'une politique économique communale où la dimension sociale est prioritaire.

• **Prise en compte du Développement durable par les entreprises Vénissiennes**

Nous avons réalisé un état des lieux des pratiques environnementales des plus grandes entreprises de Vénissieux³⁴. Aucune entreprise ne semble se désintéresser totalement des problématiques de développement durable. Beaucoup ont engagé une démarche sur ce thème et se sont dotées de chartes environnementales et/ou de responsabilité sociale. Nous ne citerons que quelques exemples.

Renault Trucks³⁵, tout d'abord, agit sur sa consommation de ressources. La consommation d'eau du site de Vénissieux/Saint Priest est ainsi passée de 2,3 millions de m³ en 2000 à 450 000 m³ en 2008, et cela principalement en passant de circuits hydrauliques ouverts à des circuits fermés. La quantité d'électricité par véhicule produite a pratiquement été divisée par deux. Renault Trucks a également installé des panneaux solaires sur deux de ses bâtiments et un passage au HQE est en projet.

Par ailleurs, Renault Trucks améliore la qualité environnementale de ses véhicules. Ces derniers consomment de moins en moins de carburants fossiles, et un travail important est réalisé pour diminuer la pollution sonore qu'ils génèrent. Un poids lourd hybride est également en cours de finalisation.

Autre exemple, la **fonderie Arvin Meritor**³⁶ (Citer contact en note) est certifiée ISO 9001 (qualité) et 14001 (environnement) et gère les problématiques déchets (valorisation de 92% des sables en cimenterie ou remblai routier), air (rehaussement des cheminés, contrôle hebdomadaire des dépoussiéreurs et analyse semestrielle des rejets de Composés Organiques Volatiles), eau et bruit.

Carbone Savoie³⁷ a également été certifié ISO 14001 en février 2009. Leur Charte environnement, sécurité et santé a pour principe directeur « Prévenir et réduire nos impacts environnementaux, notamment au travers des émissions atmosphériques ». La charte prévoit de maîtriser les dépenses en énergie, de réduire les émissions de gaz à effet de serre mais aussi de diminuer l'utilisation de matériaux, de favoriser le recyclage et de préserver la biodiversité. Carbone Savoie a également présenté au Comité Départemental des Risques Environnementaux un projet d'investissement de 18 millions d'euros visant à réduire les émissions atmosphériques.

Carrefour travaille essentiellement sur la valorisation de ses déchets et sur la promotion du commerce équitable.

Enfin, les deux imprimeries que nous avons contactées (**Imprimerie Bretin** et **Public Imprim**) ont la certification « Imprim'vert » dont le cahier des charges prévoit la gestion et la traçabilité des déchets. Public Imprim dispose également d'une certification « PEFC » qui garantit que les arbres utilisés proviennent de forêts gérées durablement.

Cet engagement des entreprises locales en matière d'environnement pourrait être soutenu et encouragé par la ville. Si la ville ne peut pas influencer directement sur les pratiques des entreprises, elle peut les encourager dans une démarche volontariste.

À partir de des contacts positifs établis tant par la Mission Économie que par le Service Environnement, le volet économie/environnement pourrait être plus largement développé, notamment autour de projets communs : rencontres spécifiques avec les entreprises, artisans, commerçants, autour de thèmes rejoignant les préoccupations des entreprises, définition de partenariats possibles entre les entreprises et les services de la Ville pour une meilleure gestion de l'environnement, bilan partagé des réflexions communes déjà engagées et des attentes des

³⁴ Nous remercions l'ensemble des chefs d'entreprises et responsables Environnement ou Développement durable qui ont aimablement répondu à nos demandes, nous ont communiqué les informations nécessaires et, pour certains, nous ont reçu au sein de leurs entreprises.

³⁵ Contacts : MM. Michel Dupin (Directeur de l'établissement) et Alain Chaput, et Mme Sandrine Thomas.

³⁶ Contacts avec Mme Le Balc'h, Responsable qualité et environnement.

³⁷ Contact : M. Philippe Nivelles, Responsable environnement.

entreprises sur des problématiques environnementales... Une première étape pourrait être d'impliquer des représentants de ces entreprises dans les groupes de travail de la seconde phase de ce diagnostic de développement durable.

Un autre champ d'action à développer serait celui des informations sur les aides environnementales qui peuvent être sollicités par les entreprises auprès d'administration telle que la Région, l'Ademe, le Département : la création d'un guichet d'information sur le territoire communal serait sans doute un élément intéressant d'une politique de développement de pratiques respectueuses de l'environnement. La ville pourrait également solliciter le Grand Lyon dans le cadre de sa compétence sur le développement économique, pour le même type de démarche en direction des entreprises désirant s'installer.

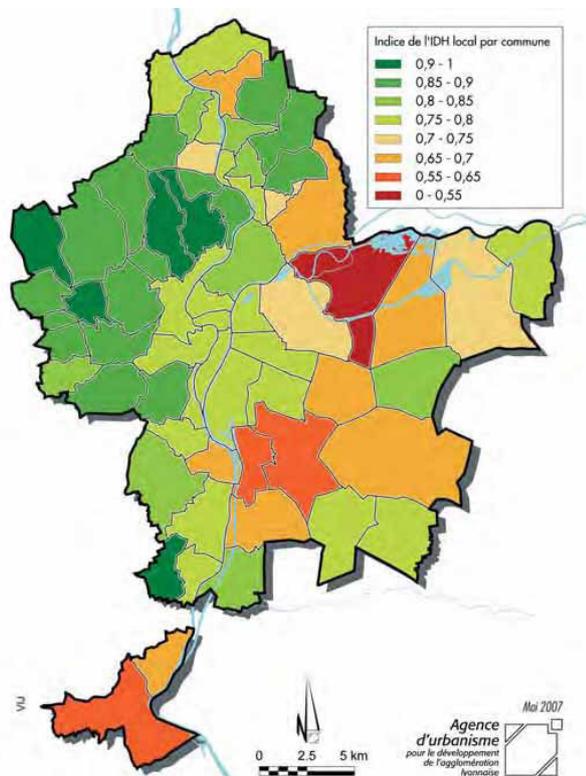
b/ Une réalité sociale qui contraste avec le dynamisme économique

• *Vénissieux: une situation de pauvreté indéniable*

La réalité sociale de Vénissieux est marquée par deux éléments fondamentaux, déjà signalés dans l'introduction, mais qui méritent d'être de nouveau mis en évidence :

- Il y a beaucoup d'emplois sur Vénissieux, mais ils sont occupés par les Vénissiens pour seulement un petit tiers.
- Vénissieux, ville de tradition industrielle, est marquée par une sociologie particulière (moins de cadres mais plus d'employés et d'ouvriers qu'au niveau national ou régional).

L'IDH³⁸ moyen du Grand Lyon est de 0,75. Il est supérieur à celui de la région (0,72). La valeur la plus haute dans le Grand Lyon est de 0,92 et la plus basse de 0,52.



IDH des communes du Grand Lyon

³⁸ L'indice de développement humain ou IDH est un indice statistique créé par le Programme des Nations unies pour le développement (PNUD) en 1990. L'IDH calculé par le Grand Lyon prend en compte 3 facteurs : l'espérance de vie à la naissance, le pourcentage de personnes de plus de 15 ans sorties du système scolaire avec diplôme, et enfin la valeur médiane des revenus fiscaux des ménages.

La ville de Vénissieux a un IDH de 0,55. Elle se situe donc parmi les communes les plus en difficulté dans l'agglomération.

En 2004, le revenu moyen par ménage était de 11 820 € / an par rapport à une moyenne nationale de 15 027 € / an. Il est parmi les plus bas de l'agglomération, dont la moyenne se situe à 18 027€ / an. Il existe de grandes disparités au niveau du revenu moyen par ménage sur le territoire du grand Lyon, notamment entre l'ouest, ou le 6^e arrondissement de Lyon, et l'est.

De même, 12% de la population de Vénissieux bénéficient d'un des minima sociaux versés par la CAF et 40% reçoivent les allocations CAF aux bas revenus. Ce chiffre a d'ailleurs augmenté de 13% depuis 2000 sur le territoire du Grand Lyon, et en particulier à l'est.

Dans l'ouest, tous les revenus ont augmenté entre 1989 et 2004, sauf à Tassin-la-Demi-Lune, La Mulatière et Oullins.

Les femmes et les jeunes sont particulièrement touchés par la précarité. Ainsi, près de 34% des actifs de moins de 25 ans sont au chômage. De même, 21% des femmes actives sont au chômage. De plus, les femmes sont plus concernées par la précarité puisque 31% des femmes actives sont en temps partiel, par rapport à 6,7% pour les hommes.

Au 31 décembre 2008, Vénissieux comptait 600 chômeurs de longue durée.

Sur l'ensemble du territoire de l'agglomération, les taux de chômage sont les plus importants dans la première ceinture du territoire, avoisinant les 14% (Vaulx, Bron, Saint-Priest, Vénissieux), avec des pics pouvant atteindre 33% dans les quartiers dits sensibles de la politique de la ville.

Vénissieux, tout comme les territoires de la 1^{re} ceinture, est marqué par une forte présence industrielle qui connaît un déclin de ses activités et donc de son offre d'emploi. Or une majorité des actifs de Vénissieux occupent des emplois peu voire pas qualifiés (38,5% d'ouvriers et 34,5% d'employés). Ces chiffres s'expliquent notamment par un faible niveau d'étude de la population dont seuls 3,3% en 2003 se dirigent vers des études supérieures.

Importance du secteur industriel

Il existe 28 000 emplois sur le territoire de Vénissieux. Cette richesse en matière d'emploi contraste avec le chômage élevé des Vénissiens, avec un taux de chômage de 19,5% contre 12,6% de l'agglomération lyonnaise. En effet, seuls 32,5% des 28 000 emplois sont occupés par des Vénissiens.

Le secteur industriel sur Vénissieux est un véritable enjeu économique et social pour la ville dans la mesure où les emplois proposés sont a priori en adéquation avec le niveau de qualification des habitants de Vénissieux.

Une large majorité de la population active de Vénissieux occupe des emplois peu qualifiés, un niveau supérieur à la moyenne nationale :

Qualification des emplois

	Vénissieux	Moyenne nationale
Agriculteurs	0%	2,4%
Artisans, commerçants, chefs d'entreprise	3,9%	6,4%
Cadres, professions intellectuelles	4,3%	12,1%
Professions intermédiaires	18,7%	22,1%
Employés	34,6%	29,9%
Ouvriers	38,5%	27,1

Qualification des emplois sur le territoire de Vénissieux

Ces chiffres sont probablement à relier avec le niveau d'étude de la population vénissienne :

Niveau d'étude

	Vénissieux	Moyenne nationale
Niveau Supérieur	3.3%	9,1%
Taux de réussite au bac (2003)	71.5%	82,28%

Niveau d'étude des Vénissiens

On relève l'absence de toute formation supérieure sur le territoire de la commune, qu'il s'agisse de BTS ou d'IUT, ce qui peut évidemment paraître étonnant pour la 3^e ville de l'agglomération.

Différentes actions ont été lancées pour tenter de faire en sorte que les jeunes Vénissiens accèdent aux emplois proposés par les entreprises implantées sur le territoire de leur commune. L'une d'elles mérite d'être développée en quelques mots : il s'agit de l'expérience de mentorat lancée par le Lycée d'enseignement général et technologique Sembat-Seguin³⁹.

Cette action s'adresse aux élèves de la filière productique. Il s'agit de la mise en place d'un mentorat qui vise à donner aux élèves une autre vision de l'entreprise industrielle. Chacun des 24 élèves est accompagné au cours de son année de BEP par un professionnel d'une entreprise de Vénissieux qui lui explique le fonctionnement de l'entreprise et lui montre l'intérêt du travail qui y est réalisé. Ce mentorat s'accompagne d'une aide financière au mérite : 10 bourses de 1200 € sont accordées chaque année par la Région. Il est encore trop tôt pour juger des résultats de cette initiative en termes d'accès à l'emploi, mais les résultats sur l'ambiance de la classe de BEP et l'intérêt manifesté par les jeunes est déjà sensible.

Une initiation au Développement durable est également proposée aux élèves de la filière électrotechnique. On note aussi que le Lycée adhère à l'A.E.V.E., Association des Entreprises de Vénissieux. Enfin, le Lycée envisage de lancer une réflexion sur la prise en compte du Développement durable dans le fonctionnement de l'établissement.

La ville joue déjà un rôle essentiel pour attirer les entreprises et les ancrer sur le territoire communal. Elle participe à un accompagnement personnalisé de certaines entreprises sur les problématiques de formation et de recrutement qu'elles peuvent rencontrer.

Le service du Développement économique de la mairie se demande comment aller plus loin pour assurer une meilleure adéquation entre l'offre et la demande et, au final, une diminution du chômage des Vénissiens ?

La ville de Vénissieux est en train de mettre en place une « charte de confiance Entreprise Territoire ». Cette charte vient répondre à la volonté de certaines entreprises de s'inscrire dans une démarche de responsabilité sociétale et de développement durable.

Cette charte comprend un plan d'actions spécifique à chaque entreprise qui la signe et qui se donne pour objectif de renforcer le lien entre les entreprises et le territoire sur lequel elles évoluent. Des rencontres régulières entre les deux parties prenantes de ce dialogue - l'entreprise et la ville - sont envisagées pour suivre l'état d'avancement des engagements pris.

Pour que cette démarche trouve un écho auprès d'un nombre plus important d'entreprises du territoire, il serait intéressant pour la ville de réfléchir aux moyens d'inciter les entreprises en leur montrant les gains qu'elles peuvent en retirer.

c/ Un pari à faire : développer une économie de l'environnement ?

Il nous a paru utile, même si cette fiche est orientée sur l'économique et le social, de ne pas oublier tout à fait ce troisième pilier du Développement durable qu'est l'environnement (qui

³⁹ Lycée (LEGT) Sembat-Seguin, 20 bd Marcel Sembat. Nous remercions M. Riban, Proviseur, pour son aide et sa disponibilité.

sera traité par ailleurs). Dans la politique actuelle de la Ville, qu'en est-il du lien entre création d'activité et préoccupations environnementales ?

Un premier élément est l'adoption pour tous les travaux de construction commandés par la ville du référentiel "Haute qualité environnementale" du Grand Lyon en tant que critère de sélection des entreprises.

Par ailleurs, le Service environnement (Direction du Cadre de vie) assure un suivi régulier des entreprises classées ICPE (Installations classées pour la protection de l'environnement), dans une double perspective de contrôle (en lien avec les services de l'État, notamment la DRIRE) et de contacts avec les entreprises. Ces contacts permettent de les informer, de comprendre leurs contraintes, et le cas échéant de définir avec elles les actions à mettre en place pour limiter les nuisances pour la population ou les impacts sur les milieux naturels.

La ville pourrait-elle aller plus loin et envisager de proposer un soutien particulier aux activités en rapport avec les métiers de l'environnement, ou aux entreprises mettant en œuvre des procédés respectueux de l'environnement ? Une telle approche serait d'autant plus intéressante que la présence industrielle sur le territoire de Vénissieux est forte et qu'un marché local existe donc pour les différentes problématiques environnementales : eau, énergie, déchets...

Synthèse

- **Dynamisme économique / Crise et difficultés sectorielles**
Un poids fort de l'industrie (Vénissieux, pôle industriel majeur de l'agglomération)
- **Une sociologie spécifique :**
 - niveau de vie faible,
 - moins de cadres et plus d'employés et d'ouvriers qu'au niveau national ou régional
- **Une contradiction :**
Il y a beaucoup d'emplois sur Vénissieux, mais le taux de chômage est élevé
(Les emplois sont occupés par les Vénissiens pour seulement 32 %)
- **Une politique économique orientée sur la lutte contre le chômage, la création d'entreprises et l'attractivité du centre-ville**
(Bonne cohérence entre les objectifs urbains / sociaux / économiques)
- **Deux enjeux majeurs :**
 - la réindustrialisation
Comment maintenir l'emploi industriel sur la commune ?
 - et l'adéquation entre la qualification et les besoins des entreprises
- **Peut-on développer une économie de l'environnement ? Comment encourager l'installation d'entreprises industrielles produisant des technologies propres ?**

3. Insertion et accès à l'emploi

a/ Définition et problématique

L'objectif de cette fiche est d'analyser la politique menée par la ville pour lutter contre les phénomènes de précarité et d'exclusion par un retour à l'emploi.

« La précarité est l'absence d'une ou plusieurs des sécurités permettant aux personnes et aux familles d'assumer leurs responsabilités élémentaires et de jouir de leurs droits fondamentaux. L'insécurité qui en résulte peut être plus ou moins étendue et avoir des conséquences plus ou moins graves et définitives. » (Source : Père Joseph Wresinski. *Grande pauvreté et précarité économique et sociale*. Paris, Journal Officiel, 1987, p 14).

Cette notion pouvant être très subjective, l'État français a défini, par un arrêté en 1992⁴⁰, cinq catégories de personnes en situation de précarité :

- chômeurs,
- bénéficiaires du RMI,
- titulaires d'un contrat emploi solidarité,
- personnes sans domicile fixe,
- jeunes âgés de 16 à 25 ans exclus du milieu scolaire et engagés dans un processus d'insertion professionnelle.

À Vénissieux, la Commission de lutte contre la grande pauvreté mise en place à l'initiative de Michèle Picard⁴¹ (devenue maire de Vénissieux le 28 Juin 2009) a entrepris d'étudier les formes nouvelles de la précarité.

Si celle-ci tend à se prolonger et devient persistante, elle conduit souvent à la grande pauvreté, surtout lorsqu'elle affecte plusieurs domaines de l'existence.

La perception de précarité est fortement dépendante du taux de chômage et de la fluidité du marché de l'emploi. En effet, plus il est aisé de changer d'emploi et d'en trouver un autre, moins le risque de perdre l'emploi actuel (ou que sa qualité se détériore) est perçu comme important⁴².

Dans une logique de développement durable, il est impératif de concilier développement économique et amélioration du niveau de vie de la population.

En 1998, le Haut Comité de la Santé Publique estimait que le phénomène de précarisation, au sens de l'absence d'une ou de plusieurs sécurités touchait 20 à 25% de la population totale vivant en France.

b/ État des lieux

• La politique d'insertion de la ville

Face à la grande fragilité qui touche ses habitants, la ville souhaite renforcer le dialogue avec le tissu économique local pour sensibiliser les entreprises aux questions sociales et les rendre actrices du développement pérenne de la collectivité. La ville veut également poursuivre son soutien aux structures d'insertion par l'économique.

Sur l'année 2007, d'après l'observatoire de l'emploi, l'insertion et la cohésion sociale, mis en place par le Grand Lyon, les territoires du sud de l'agglomération ont connu une baisse du nombre d'emploi.

⁴⁰ Arrêté du 20 juillet 1992 relatif aux examens périodiques de santé (Journal Officiel du 19 septembre 1992).

⁴¹ Voir <http://gec.venissieux.org/LANCEMENT-DE-LA-COMMISSION-Lutte>.

⁴² On se reportera notamment à une enquête réalisée par la SOFRES sur l'abstention à Vénissieux aux élections municipales de mars 2008 (Les abstentionnistes aux élections municipales de Vénissieux - Rapport d'étude qualitative - Juillet 2008 http://www.ville-venissieux.fr/pages/abstention_sofres.htm), qui analyse la perception de la pauvreté par les différentes catégories d'abstentionnistes.

Les acteurs de l'insertion et de l'accès à l'emploi sont nombreux. Les actions sont menées en collaboration avec la DDTEFP du Rhône, la Préfecture du Rhône, de l'ANPE, les Missions locales, les associations ALLIES, Sud-Ouest Emploi, RSIE, Uni-Est, le PDITH du Rhône, le Département du Rhône, le CRDI Rhône-Alpes, le Grand Lyon, la CAF de Lyon et la MRIE.

Cependant, malgré cette multitude d'acteurs et le transfert de la gestion du RMI au Département en 2004 et la création de dispositifs d'insertion tels que les Plans Locaux d'Insertion par l'Économie (PLIE), les communes ont toujours, nous semble-t-il, un rôle crucial à jouer dans le secteur de l'insertion. Ainsi, les dispositifs locaux d'aide à la création d'entreprises sont autant de domaines sur lesquels les collectivités territoriales peuvent agir dans une plus grande perspective de proximité.

La mairie de Vénissieux a aussi lancé des actions d'accompagnement des actifs dans la requalification de leurs compétences, pour assurer une meilleure concordance avec les besoins du marché.

Une telle expérience a été menée lors de la création de l'Hôpital de Feyzin-Vénissieux avec une formation ciblée de la population aux besoins de la clinique. Cette expérience fut fructueuse puisque toutes les personnes formées ont été recrutées.

Les communes de Saint Fons, Vénissieux, Corbas, et Feyzin bénéficient depuis 2003 d'un dispositif ECRINS, centré sur l'industrie/sous-traitance/maintenance, le nettoyage, la logistique et le commerce de gros, et enfin l'agroalimentaire.

La ville de Vénissieux comprend sur son territoire une mission locale, un PLIE ainsi qu'une agence locale pour l'emploi.

(1) Le PLIE

Le Plan Local d'Insertion par l'Économie UNI-EST(PLIE) est un programme pluriannuel sur lequel Vénissieux s'est engagé pour mieux coordonner les différentes actions et intervenants dans le domaine de l'insertion professionnelle.

Le PLIE a permis d'affirmer une véritable politique d'insertion sur l'échelle du territoire du Grand Lyon, par la mise en place d'un pilotage spécifique réunissant tous les acteurs communaux.

Le PLIE intercommunal UNI-EST regroupe 10 des 28 communes que compte le territoire : Bron, Chassieu, Décines, Feyzin, Meyzieu, Mions, St Fons, St Priest, Vaulx en Velin, Vénissieux. Il accompagne en moyenne 4000 personnes, avec un taux de sorties positives de 45 %. Le demandeur d'emploi type a en moyenne 35 ans, il vit seul à 59 %, est issu d'un quartier dit « prioritaire » (ZUS, ZFU, ZRU) à 64 % et a un niveau de formation inférieur au CAP à 55 %. Il rencontre souvent des problèmes de logement : logement précaire, hébergement...

Ce dispositif fonctionne en collaboration étroite avec l'État, le Département, la Région et la Ville de Vénissieux.

Par ailleurs, UNI-EST pilote pour le compte du Grand Lyon une mission sur la mobilité des personnes (<http://www.plie-uni-est.org/fr/documents/venissieux2006.pdf>).

Sur la commune de Vénissieux, le dispositif PLIE accompagnait en 2005, 668 personnes dont 268 hommes et 400 femmes. Il coordonne 35 actions conventionnées dans le cadre de la convention PLIE sur le territoire.

(2) La mission locale

Vénissieux dispose d'une mission locale sur son territoire. C'est une association intercommunale conventionnée par l'Etat et le Conseil Régional pour mener des missions, définies par une charte nationale. Les actions développées concernent l'insertion sociale et professionnelle des 16-25 ans avec :

- une orientation vers les dispositifs d'insertion existants,
- un accompagnement individualisé pour la recherche d'emploi ou de formation, et pour des problèmes liés à l'insertion sociale, comme la recherche d'un logement ou l'accès à la santé.

Sur le territoire du Grand Lyon les missions locales ont accompagné près de 1200 jeunes vers l'emploi. Ces jeunes, et c'est particulièrement vrai pour Vénissieux, souffrent souvent d'un manque d'expérience (ils sont souvent à la recherche d'une première expérience professionnelle) et /ou d'un manque de qualification.

Le plan « Motivés par l'emploi » est une autre action intéressante initiée par le préfet du Rhône qui consisté à mettre en lien les entreprises avec les jeunes diplômés au chômage des Zones urbaines Prioritaires. Ces jeunes sont en effet souvent victimes de discrimination. L'ANPE a ainsi entrepris de mettre en lien de chefs d'entreprises avec ces jeunes, sur des critères de compétences mais également et surtout de motivation. Cette action fut étendue rapidement aux jeunes non diplômés toujours issus des zones prioritaires. Cette action a permis l'embauche de près de 800 jeunes en CDI ou en CDD de plus de 6 mois (sur la base de 3000 curriculum vitæ étudiés). Serait-il envisageable qu'une telle action soit menée par la ville de Vénissieux ? En effet, en renforçant ses relations avec les entreprises présentes sur son territoire, la ville pourrait les amener à expérimenter une telle démarche avec les jeunes issus des zones prioritaires du territoire.

- **Transport : prise en compte des besoins professionnels des habitants**

Seulement 32% des Vénissiens travaillent sur la commune, contre 61,7% pour Lyon par exemple. D'après une enquête du PLIE, 84% des actifs vénissiens ayant un emploi déclarent disposer d'un unique mode de transport. Et il s'agit pour 62% d'entre eux de la voiture.

Une étude réalisée par UNI-EST sur la mobilité des personnes en 2006 (donc bien avant la mise en service du tram T4) a montré que l'offre de transport n'était pas toujours perçue comme adaptée aux besoins professionnels des personnes en recherche d'emploi, notamment dans les quartiers sensibles. Cette étude a débouché sur la création d'un dispositif de transport à la demande et de deux plates formes de location de deux roues (St Fons/Vénissieux/St Priest et Bron/Décines/Rillieux). L'essaimage de ce dispositif est prévu pour les années à venir. Aucun bilan n'a encore été fait de ce dispositif, et la situation a évidemment évolué avec l'arrivée du T4 en avril 2009.

La réflexion autour du développement des modes doux dans la ville devrait intégrer cette dimension d'accessibilité aux zones de travail. En effet, par sa politique de déplacements doux, la ville pourrait-elle améliorer l'accessibilité des zones d'emploi aux habitants de certains quartiers de la ville, notamment pour compléter des transports en communs assez peu courant dans certaines zones le soir et le week-end ?

c/ Analyse

Les dispositifs et actions d'insertion par l'emploi en direction notamment des jeunes sont une des priorités de la politique sociale de la ville, en réponse à un chômage important de la population. Il faut noter que, malgré l'ensemble des dispositifs d'insertion disponibles sur le territoire de Vénissieux, la population locale continue à faire face à un chômage élevé et à un niveau faible de leurs revenus.

Une des problématiques majeures est l'inadéquation du niveau de qualification des Vénissiens au regard de l'évolution du marché local de l'emploi (voir les données chiffrées plus haut). Il est important que tous les dispositifs d'insertion présents sur le territoire orientent leurs actions vers une meilleure réponse aux besoins du marché. C'est un des objectifs du *Conseil de développement industriel de Lyon Sud Est* (voir fiche précédente page 44).

L'expérience de l'hôpital de Feyzin-Vénissieux (voir ci-dessus § 3b/ page 52) est à reconduire voire à généraliser. La ville pourrait par exemple mener une étude sur la qualification des emplois vacants sur son territoire et orienter ainsi de manière plus efficace les formations proposées.

Des décisions sont peut-être également à prendre en termes d'allocation de moyens, y compris financiers. On constate ainsi que le développement de la ville et de l'emploi (marchés forains, service économique, urbanisme, Zone Franche Urbaine, contrat de ville, aide au développement de la Ville à travers l'insertion, les associations, la mission locale) ne représentent que 4 % du

budget global de fonctionnement, ce qui paraît relativement peu. Mais il faut être ici prudent : avant toute comparaison avec les budgets d'autres collectivités, il conviendrait de vérifier que le périmètre de compétences est bien le même.

La ville semble en effet mettre l'accent sur le secteur de la jeunesse, notamment avec des investissements importants autour de la construction et la réhabilitation de maternelle, crèches, groupes scolaires et équipements sportifs.

Investir sur l'éducation des plus jeunes pour améliorer à long terme les revenus de la population est évidemment important, mais n'est qu'un des éléments de la « solution » aux enjeux économiques et sociaux de la population. La ville ne devrait-elle pas investir davantage dans le volet de l'insertion socioprofessionnelle ? Il s'agit d'une réponse à plus court terme mais ayant un impact plus rapide sur la population.

Il est par exemple dommage que les chantiers pédagogiques et d'insertion, malgré les structures présentes sur le territoire, ne soient pas plus développés à l'échelle communale. Il serait intéressant de les mettre en lien avec le secteur de l'environnement, en générant ainsi d'une part des partenariats et de la transversalité entre les services, et d'autre part de nouvelles compétences à valoriser par la population.

Les services techniques pourraient-ils par exemple proposer d'avantages supports de formation professionnelle dans le champ des métiers sur lesquels ils interviennent (bâtiment, espaces verts, entretien de la voirie...) ? Cela permettrait à la fois de valoriser le savoir-faire et le travail des techniciens de la ville en mettant leurs compétences à la disposition des jeunes. La ville pourrait ainsi développer un véritable programme d'insertion par les métiers de l'environnement, tout en créant des liens entre les agents municipaux et la population.

Le secteur de l'environnement semble en effet très porteur en matière d'emploi sur les prochaines années. Un tel projet serait d'autant plus pertinent à Vénissieux qu'il existe un potentiel d'emploi dans le domaine de l'environnement qui paraît important sur le territoire.

Synthèse

- **Un IDH faible**
- **L'insertion professionnelle est une mission prioritaire pour la ville. Elle la traite par le biais du PLIE, mais aussi d'un plan d'action locale**
- **Un problème à traiter : la qualification des habitants de Vénissieux ne semble pas correspondre aux emplois disponibles sur la commune.**
- **L'insertion et l'accès à l'emploi sont des priorités affichées : ont-elles une traduction budgétaire suffisante ?**

4. Déplacements

a/ L'offre de transport

• *Les transports en commun gérés par les TCL*

Il existe sur le territoire du Grand Lyon une offre importante en transports en commun. Pour le métro, le tram et les bus, cette offre est gérée par les « TCL » (Transports en commun lyonnais).

(1) Les tarifs

Les principaux tarifs pratiqués sont les suivants :

- Pour le grand public, un ticket vaut 1,60 € vendu seul et 1,33 € vendu en carnet de 10. Un abonnement avec nombre de trajet illimité vaut 46€ par mois environ et environ 32€ par mois si on est étudiant.
- Pour les personnes à faibles revenus, des abonnements mensuels de trajets illimités leurs sont proposés à prix réduits (16,80€/mois ou 8€40/ mois en fonction de leur statut vis-à-vis des aides qu'ils perçoivent)

(2) Le métro

La ligne D a été ouverte le 9 septembre 1991 entre Gorge de Loup et Grange Blanche en conduite manuelle contrôlée. Un an après, la section sud-est de la ligne (Grange Blanche - Gare de Vénissieux) a été ouverte au public ainsi que le pilotage automatique intégral (1^{ère} mondiale pour un métro lourd sans portes palières). Enfin, le 28 avril 1997, la ligne a été prolongée vers le nord jusqu'à Gare de Vaise son actuel terminus. Sur les 15 stations de la ligne D, deux desservent Vénissieux : Parilly et Gare de Vénissieux.

72 voitures parcourent les 12,5 km de la ligne D. Il fonctionne tous les jours de 5h à 0h15 avec un métro toutes les 2 minutes aux heures de pointe, et toutes les 3 minutes la plus grande partie de la journée⁴³.

(3) Le Tram

Le T4 a été ouvert le 20 avril 2009. Il relie la place Mendès-France dans le 8^e arrondissement de Lyon à l'hôpital de Feyzin-Vénissieux. Il dessert la gare de Vénissieux et les Minguettes. Du lundi au vendredi, on compte environ un tram toutes les 7 minutes aux heures de pointe. Cette fréquence passe à 1 toutes les 10 minutes le samedi et 1 toutes les 12 minutes le dimanche. Le T4 circule de 4h52 à 0h35 du lundi au samedi et de 5h42 à 0h35 le dimanche. Cette nouvelle ligne de tram contribue à désenclaver Vénissieux et assure donc une meilleure intégration de la commune dans l'agglomération Lyonnaise.

Cela sera encore plus vrai à l'horizon 2013, époque à laquelle la ligne sera prolongée vers la Part-Dieu, les Charpennes et l'IUT Feyssine.

Malgré quelques difficultés, sur la fréquence notamment⁴⁴, lors du lancement, ce tram marque une étape importante dans la desserte de Vénissieux par les transports en commun.

(4) Les bus

Le tableau ci-dessous synthétise les principales informations sur le fonctionnement des différentes lignes :

⁴³ Toutes les 4 minutes de 5h à 6h et de 19 à 20h, et toutes les 5 ou 6 minutes après 20h. Le dimanche matin, la fréquence est de 6 à 7 minutes.

⁴⁴ Le nombre insuffisant de rames ayant entraîné le non respect des horaires.

N°	Directions	Fréquence	Amplitude	Dessert
12	Bellecour A. Poncet - Hôpital Feyzin Vénissieux (47 minutes environ)	Env. 7' en HdP* 20' aux autres heures	L/S** 4h40 à 00h05 dimanche 5h40 à 00h05	Nord/sud : Moulin à Vent Quatre Chemin Hôtel de Ville
34	Charpenne Charles Hernu - Surville (40 minutes environ)	Env. 10' en HdP* 15' le samedi 30' le Dimanche	L/S** 5h15 à 21h15 dimanche 6h20 à 21h15	Le Nord de Bonneval, donc essentiellement le Moulin à Vent
35	Bellecour A. Poncet - Vénissieux Le Charréard (40 min environ)	Env. 15' en HdP* 25' le samedi 40 min le dimanche	L/V** 5h05 à 22h00 samedi 5h25 à 22h00 dimanche 7h05 à 22h00	Moulin à Vent Gare de Vénissieux et Charréard
39	Parilly Solaize Mairie (30 minutes environ)	Env. 20' en HdP* 1h le week-end	L/V** 6h07 à 20h55 samedi 6h38 à 20h55 le dimanche 8h48 à 18h51	Passer par Gare de Vénissieux (recoupe ainsi T4 et métro D). Passe sur les Grandes Terres
53	Part Dieu - St Priest Jules Ferry (47 minutes environ)	Env. 10' en HdP* 18' le samedi dimanche : 20' de 13 à 20h 1h aux autres heures	L/S** 5h02 à 00h18 dimanche 5h52 à 00h18	Gare Part-Dieu, passe par le moulin à vent (coupe T4), Parilly (coupe Métro D)
54	Gare de Vénissieux - Corbas Les Taillis (25 minutes environ) Terminus mairie Corbas : sam. 9h-12h Voiture TCL après 21h (après 13h le dimanche)	Env. 10' en HdP* 35' samedi et dimanche	L/S** 5h15 à 00h15 dimanche 09h00 à 21h12	Axe nord sud en partant de la gare de Vénissieux en passant par le stade Laurent Gerin et le collège Louis Aragon.
60	Perrache - Feyzin les Razes (46 minutes environ)	Env. 15' en HdP* 20' env. le samedi 30' le dimanche	Tous les jours de 5h30 à 23h 45	Stade de Gerland, passe également par St Fons longe les Minguettes et descend au sud vers Feyzin
80	Gare de Vénissieux - Saint Fons - Industrie	2 navettes aller le matin 2 navettes retour l'ap.midi (écart : 25' / 30') Ne circule pas le week- end	En direction de Saint Fons L/V** 7h05 et 7h30 En direction de la gare de Vénissieux du lundi au jeudi 16h30, 17h00 et 15h45, 16h00 le vendredi	Part de Gare de Vénissieux, contourne les Minguettes par le nord, dessert les industries de St-Fons
87	Gare de Vénissieux - Moins Bourdelle (En 30 minutes environ)	Env. 20' en HdP* Samedi 1h (au mieux) Ne circule pas le dimanche	L/V** 05h39 à 20h31 samedi 5h39 à 21h11 Ne circule pas le dimanche	Dessert, entre autre, les abattoirs de Corbas
93	Gare de Vénissieux - Hôpital Feyzin Vénissieux (En 30 minutes environ)	Env. 10' en HdP* 30' le week-end	L/V** 5h55 à 20h 55 week-end 7h00 à 20h20	De la gare de Vénissieux jusqu'au sud des Minguettes en passant la « quatre chemins »
94	Gare de Vénissieux - Saint Priest Z.A. Pesselière (En 30 min environ)	Env. 15' en HdP* 30' le samedi Ne circule pas le dimanche	L/V** 6h24 à 19h41 samedi 6h24 à 18h55 Ne circule pas le dimanche	Vers l'est de Vénissieux. Seulement trois arrêts dans Vénissieux (Berliet)
Z11	Gare de Vénissieux - Z.I. Chassieu Mi-plaine (En environ 40 minutes)	6 navettes aller le matin et 4 pour le retour toutes les 30' env. Ne circule pas le week- end	L/V** 5h58 à 12h02 et de 15h47 à 17h50 Ne circule pas le week-end	Max Barrel et le Charréard et travers Vénissieux, Corbas, St Priest, Chassieu, Genas

* HdP = Heures de pointe

**L/V = Lundi à vendredi

L/S = Lundi à samedi

Fréquence, amplitude et desserte des lignes de bus traversant Vénissieux

Les amplitudes ne sont données que dans un sens de circulation (celui qui va du centre de l'agglomération vers la première couronne de manière générale), pour ne pas charger d'avantage le tableau. On notera que les horaires dans l'autre sens sont très similaires, généralement décalés une demi-heure plus tôt.

En jaune apparaissent les lignes qui ont une amplitude très réduite le soir ou le week-end. Celles-ci sont donc difficilement utilisables par les Vénissiens pour leurs loisirs.

Les lignes signalées en orange sont essentiellement dédiées aux trajets entre le lieu de travail et le domicile, en effet leur faible amplitude, voire leur arrêt complet le week-end, limitent les déplacements aux heures de loisirs.

On constate donc que seules 4 lignes fonctionnent le soir en semaine, le samedi soir et le dimanche :

- la ligne **12**, qui relie Bellecour à l'hôpital de Feyzin via Moulin à Vent et Minguettes,
- la ligne **35**, qui relie Bellecour au Charréard via la gare de Vénissieux,
- la ligne **53**, qui relie la Part Dieu à Saint Priest avec seulement 6 stations dans Vénissieux au niveau du Moulin à Vent et de Parilly,
- et enfin la ligne **60**, qui relie Perrache à Feyzin par Saint Fons et qui, dans Vénissieux, dessert essentiellement les Minguettes.

Par ailleurs, si les Minguettes sont très bien desservies, y compris le soir ou le week-end (presque toute les lignes convergent vers ce quartier), ce qui semble relativement logique étant donné la concentration d'habitants dans ce quartier, on constate en revanche un manque de desserte transversale : une ligne Minguettes / Quartiers est pourrait par exemple être très intéressante.

(5) Utilisation des transports en commun

Le SYTRAL nous a communiqué le comptage de voyageurs par jour sur un jour moyen ouvré sur les lignes qui desservent Vénissieux. Il s'agit donc des voyageurs qui montent ou qui descendent sur le territoire de Vénissieux.

N°	Voyageur par jour 1 ^{er} trimestre 2008	Voyageur par jour 1 ^{er} trimestre 2009
12	10 637	10 159
35	2 468	2 279
53	2 363	2 229
54	1 196	1 309
60	2 934	3 326
80	106	118
87	1 170	895
93	3 990	3 235
94	597	637
Z11	262	162
D	19 218	18 357
Total	46 111	42 706

Nombre de voyageurs quotidien empruntant le bus à Vénissieux

Le nombre total de voyageur semble avoir légèrement diminué entre le premier trimestre 2008 et le premier trimestre 2009.

En avril, le tram T4 a été lancé, et l'objectif de 22 000 voyageurs jours a été très rapidement atteint.

• *Le Train*

Située sur la ligne Lyon - Grenoble et sur le tronç commun depuis Lyon avec la ligne Saint-André-le-Gaz - Chambéry, la gare de Vénissieux a été déplacée plus à l'est lors de sa reconstruction en 1991 pour être plus facile d'accès et pour recevoir la correspondance du métro.

Trafic voyageur

300 à 500 voyageurs y transitent chaque jour. Elle n'est que la 9^e gare de l'agglomération lyonnaise alors que Vénissieux est la troisième ville en termes de peuplement.

Au départ de la ville de Vénissieux, les voyageurs peuvent prendre trois directions différentes :

- Lyon Perrache est la destination la plus desservie avec 17 trains par jours environ. Ces trains sont sans arrêts entre Vénissieux et Perrache. On notera que le matin, de 6h33 (heure du

premier train) à 8h30 et le soir de 18h32 à 20h30 (heure du dernier train) la fréquence de cette liaison est de 1 train toutes les 30 minutes. En milieu de journée on compte un train toutes les 1h30 environ. Le trajet dure 11 minutes et coûte 1,80€ en plein tarif.

- Saint-André-le-Gaz est desservi 13 fois par jour environ. Ces trains sont généralement des omnibus qui desservent un grand nombre de stations : Vénissieux, St-Priest, St-Quentin-Fallavier, La Verpillière, L'Isle-d'Abeau, Bourgoin-Jallieu, La Tour-du-Pin, St-André-le-Gaz. On compte environ un train toutes les heures de 7h23 du matin à 20h57 le soir. Le trajet dure 45 minutes jusqu'au terminus Saint-André-le-Gaz et coûte 9€60 en plein tarif. La fréquence des trains en direction de Vénissieux est plus importante aux heures de pointes du matin et du soir avec un train toutes les 30 minutes environ.
- Grenoble n'est desservi que par 4 trains par jour (à 6h57, 16h28, 17h26 et 19h26). Ces trains omnibus desservent toutes les gares⁴⁵ au-delà de Saint-André-le-Gaz jusqu'à Grenoble Universités-Gières. Ils ajoutent donc une fréquence supplémentaire à la ligne Vénissieux - Saint-André-le-Gaz et permettent de rejoindre Grenoble en 1h40 pour 17,70€ en plein tarif.

Dans ce contexte, l'ambition de Vénissieux est de développer le trafic de manière à faire de sa gare une gare d'agglomération à part entière, en liaison directe avec la Part-Dieu⁴⁶ et Perrache, et avec une augmentation significative de la desserte TER. L'ambition pouvant aller jusqu'à une desserte par le TGV⁴⁷.

Fret

Chaque jour, un peu plus d'une centaine de trains de fret traversent Lyon. En l'état actuel des choses, ces trains traversent l'agglomération en suivant les axes Saint Fons, Guillotière, Perrache ou Part Dieu. Vénissieux, quant à elle, est traversée par 30 à 40 trains de fret locaux, notamment du fait de la présence de la gare de triage de Sibelin et du chantier de transport combiné Vénissieux - St Priest.

Pour désengorger le trafic dans l'agglomération, un projet de contournement par l'est a été décidé afin de réserver le maximum de sillons pour les trafics voyageurs des grandes lignes et des T.E.R. Ce projet se réaliserait en deux étapes : le nord et le sud.

Le contournement ferroviaire permettra, une fois achevé entièrement, de renforcer les liaisons fret avec le nord de la France, le Royaume-Uni, le Benelux, l'Allemagne, l'Italie, l'Espagne, la façade atlantique, qui font aujourd'hui défaut au nœud ferroviaire lyonnais. Ce déficit de liaisons ferroviaires fret a contribué à amplifier le trafic de poids lourds dans toute la Région Urbaine de Lyon. Si l'objectif initial du projet est de diminuer le trafic du fret sur les grandes lignes qui traversent Lyon, on attend un développement du fret avec 100 trains supplémentaires sous 4 ans et 200 trains supplémentaires par rapport à la fréquentation à long terme (soit une augmentation de 100%). L'enjeu est donc de taille du point de vue de l'agglomération : dans un premier temps désengorger le trafic ferroviaire fret qui traverse Lyon, puis le développer pour augmenter le rôle de carrefour du Grand Lyon entre différents pays comme l'Italie, la France, l'Allemagne... Finalement, comme le transport fret devrait être plus fonctionnel, on peut espérer qu'un plus grand volume de marchandise sera transporté en train et non plus en camion.

Un autre impact capital du projet est que la création de cette nouvelle ligne libérera les lignes actuelles et ouvrira la possibilité d'augmenter le trafic voyageurs.

Après des années d'attentisme, il y a aujourd'hui une accélération du processus de décision initiée par le Secrétaire d'État aux Transports et par le Préfet Rhône-Alpes pour la construction de cette infrastructure. L'hypothèse retenue récemment est celle du tracé « Saint-Exupéry - Plaine d'Heyrieux-Sibelin Nord ».

⁴⁵ Virieu-sur-Bourbre, Chabons, Le Grand-Lemps, Rives, Réaumont-St-Cassien, Voiron, Moirans, Voreppe, Grenoble, Échirolles, Grenoble Universités- Gières.

⁴⁶ Actuellement, les trains rapides pour Grenoble passent à Vénissieux mais ne s'y arrêtent pas.

⁴⁷ Pour le Grand Lyon, c'est Saint-Exupéry qui pourrait devenir la "3^e gare TGV" de l'agglomération (encore que Saint-Exupéry ne soit pas sur le territoire du Grand Lyon).

La position de Vénissieux sur ce projet doit être bien comprise : elle n'est pas hostile au projet du CFAL, d'abord en raison de l'amélioration du trafic fret (y compris la desserte de Vénissieux⁴⁸), mais aussi pour les répercussions positives qu'il peut avoir sur le trafic voyageurs. L'appréhension des Vénissiens au sujet de ce contournement vient du fait que les deux parties du projet (nord et sud) ne sont pas au même stade d'avancement. En effet, le nord a une avance d'environ 4 à 5 ans. Il sera donc probablement raccordé à Saint Fons sur les voies existantes en attendant que la partie sud soit terminée. Les projets de cette importance prenant souvent du retard, ces 4 ou 5 ans en deviendront peut-être 10 ou plus. Durant toutes ces années les trains de fret emprunteront donc les voies existantes au sud, et passeront en partie par Vénissieux. La ville serait alors traversée par une centaine de trains fret supplémentaires chaque jour, en attendant que la partie sud du contournement soit terminée. Outre les nuisances sonores, ce trafic très important de trains de marchandise bloquera également toutes possibilités d'augmenter le trafic des trains TER, et donc de développer la gare de Vénissieux. Une fois le projet totalement achevé, Vénissieux devrait revenir à un trafic normal (une quarantaine de trains fret quotidien), voire même à un flux légèrement inférieur.

Vénissieux craint donc que la réalisation en deux étapes n'aboutisse, durant une phase intermédiaire dont la durée est difficilement prévisible, à un résultat inverse aux objectifs poursuivis.

Vénissieux militait pour un tracé qui aurait suivi celui de la Ligne à Grande Vitesse et qui aurait donc moins impacté l'environnement puisque déjà parcourue par des TGV. Le tracé de la plaine d'Heyrieux a en effet été mal accueilli par certains riverains, bien que les 21 km soient couverts au 2/3 en tunnel ou en tranchées couvertes.

• **Pôle multimodal de la gare**

La gare de Vénissieux rassemble sur un seul site 4 formes de transports en commun. Comme nous l'avons vu au premier point de cette fiche, c'est en effet un des terminus du métro D, un terminus pour les lignes de bus 94, Zi1, 57, 87 (elle est également un arrêt sur les lignes 80, 93 et 39). Depuis avril dernier, elle est également desservie par le tram T4. Enfin, il ne faut pas oublier qu'il s'agit avant tout d'une gare et quelle est donc desservie par des TER.

Modes de transport	Trafic
Métro - terminus de la ligne D	17 909 voy/jr (entrants et sortants) 3 985 voy (entrants sortants) HP matin (7H-9H)
Bus urbains	11 955 voy/jr (entrants et sortants) 11 lignes (dont 4 en terminus) 1000 passages jour
SNCF - TER	300 à 500 voy/jr (entrants et sortants) 20 à 30 trains/jr
Fréquentation globale du pôle	18 000 entrants sortants /jrs

Fréquentation quotidienne du pôle multimodale de la Gare de Vénissieux

Source : Société Lyonnaise de transport en commun

L'étude dont le tableau est issu est antérieure au tramway. On remarque cependant que le moyen de transport dominant est le métro. De façon très générale, pour se rendre de Vénissieux au centre ville de Lyon, l'outil de calcul d'itinéraire TCL ne recommande pas de prendre le bus du début à la fin du trajet, et ce même si on veut se rendre du Charréard à Bellecour (alors qu'il existe une ligne de bus directe). En effet, l'itinéraire le plus rapide passe quasiment systématiquement par le métro D. Les bus qui rabattent les voyageurs sur le métro (et aujourd'hui sur le tram également) ont donc une fonction très importante. On notera d'ailleurs que 59% des usagers se rendent à la gare de Vénissieux en Bus et que 19% y vont à pied.

⁴⁸ Vénissieux étudie la possibilité de développer la desserte locale à partir de la nouvelle ligne (cette question fera l'objet d'un groupe de travail).

Comme nous l'avons vu précédemment, la fonction SNCF de ce pôle multimodal est très peu exploitée : 2% seulement des voyageurs utilisent le train pour accéder au pôle d'échange.

Enfin, on note que 19% des usagers se rendent à la gare de Vénissieux en voiture et que 10% d'entre eux y laissent leur voiture stationnée. Ce chiffre a sans doute augmenté avec la rénovation d'un parc relais au niveau de la gare de Vénissieux. Ce dernier est ouvert et surveillé de 5h à 1h, du lundi au samedi, et peut accueillir 750 voitures. Il suffit d'y garer sa voiture et d'acheter un titre de transport TCL pour circuler sur le réseau de transport en commun lyonnais. La simple présentation du titre de transport utilisé suffit à récupérer le véhicule gratuitement.

Si l'emplacement de ce parc relais est logique à l'échelle de Lyon, puisqu'il permet de désengorger le trafic dans la ville, il est cependant discutable pour Vénissieux. En effet, un automobiliste arrivant par le BUS et souhaitant rejoindre le Parc Relais est obligé de traverser Vénissieux. Le trafic dans Vénissieux n'est donc pas diminué du fait de cette installation.

À l'échelle de l'agglomération, il serait logique d'installer un autre parc relais au niveau de l'hôpital de Feyzin, au terminus de la ligne T4. D'une part, cela permettrait de désengorger le trafic dans Vénissieux. D'autre part, comme nous l'avons vu précédemment, il existe de nombreux moyens de rejoindre la gare de Vénissieux (train, bus, tram) pour se rendre ensuite à Lyon via le métro D, alors que les gens qui voudraient rejoindre le T4 depuis une banlieue plus lointaine sont quasiment contraints de le faire en voiture et donc besoin d'un endroit où se garer.

Il faut cependant noter qu'en l'état actuel du réseau, et notamment avec la première phase seulement du T4 achevée, tous les déplacements d'un possible parc relais situé au terminus du T4 à Feyzin vers le centre ville de Lyon nécessitent au moins un changement (tram - métro, tram - tram, tram - bus). Ce parc relais trouverait donc toute son utilité après l'ouverture de la seconde partie du T4, qui permettra de rejoindre le centre ville de Lyon (Part Dieu) plus rapidement et surtout sans aucun changement ce qui encouragera les automobilistes à utiliser les transports en commun et donc le parc relais.

Enfin, il convient également de signaler que l'accès à la gare à bicyclette est malaisé, or ce point paraît capital pour un réel développement de l'utilisation de ce mode de transport sur le territoire de la commune.

- **Déplacements routiers**

(1) Les grands axes routiers

Comme nous l'avons vu dans la fiche sur le développement urbain (voir page 26), de nombreux axes structurent la ville. On citera principalement le boulevard Laurent Bonnevey au nord, le BUS au sud et le BUE qui est déjà utilisé pour desservir la Zone Industrielle est et qui devrait, à terme, devenir un axe structurant du sud-est de l'agglomération.

On notera également la D95 (Bd Joliot-Curie - Ambroise Croizat - Jodino) qui traverse Vénissieux suivant un axe nord-sud et qui permet donc de rejoindre Lyon, la D57 (Avenue Jean Cagne) qui rejoint saint Fons et la D307 et l'avenue Charles de Gaulle qui longent le parc de Parilly. Enfin, l'avenue de Pressensé relie le Moulin à Vent au reste de Vénissieux sur un axe majeur nord-sud.

(2) Trafic automobile

D'après des comptages réalisés à Vénissieux, la fréquentation moyenne des principaux axes (dans les deux sens de circulation) en journées ouvrées moyennes est la suivante :

Axe	Nombre de véhicule/jour en JOM*
Rue professeur Roux	2149
Avenue de Pressensé	6252
Rue vaillant Couturier	2345
Avenue Marcel Paul	3397
Chemin du charbonnier	1347
Avenue Maurice Thorez	2494
Rue Emile Zola	2947
Route de Corbas	2211

Nombres de véhicules par jour pour les principaux axes de Vénissieux

*JOM : journées ouvrées moyennes

Bien que toutes les principales routes de Vénissieux n'aient pas fait l'objet de comptage, on remarque que le trafic le plus intense se situe au niveau de l'avenue de Pressensé.

• Pistes cyclables

Vénissieux dispose d'un réseau de 15 km de pistes cyclables. Ces 15 km ont plutôt une bonne continuité, c'est-à-dire que les pistes sont plutôt bien reliées les unes aux autres. Ceci est un élément fondamental des pistes cyclables car, un tronçon isolé ne permet pas à un cycliste d'avoir le sentiment d'effectuer un trajet sécurisé.

Dans le quartier du Moulin à Vent, les pistes cyclables sont dans la continuité de celles du 8^e arrondissement de Lyon : le quartier bénéficie, en quelque sorte, de la prolongation des installations lyonnaises. On trouve notamment une piste sur la Route de Vienne, qui se prolonge sur l'avenue du Docteur Georges Lévy, puis sur l'avenue Francis de Pressensé. Cette piste se connecte à celles du boulevard Joliot Curie, réalisées à la faveur des aménagements liés à l'arrivée du tram.

Le deuxième grand ensemble de pistes cyclables se situe autour du parc de Parilly. On trouve en effet des pistes dans le parc de Parilly mais aussi avenue Jules Guesde. Cependant, de nombreuses pistes sont incomplètes dans ce secteur, comme sur le boulevard Marcel Sambat ou sur l'avenue Charles de Gaulle. On notera également que, en partant du parc de Parilly, grâce aux pistes cyclables du boulevard Ambroise Croizat et de l'avenue Jean Cagne, on peut rejoindre les Minguettes à vélo sur des pistes protégées.

Dans une perspective durable, il semble d'autant plus important de développer les pistes cyclables que la desserte fine des quartiers en transport en commun est parfois insuffisante.

Par ailleurs, les pistes doivent être le plus possible protégées, c'est-à-dire physiquement séparées de la route par un rebord ou un trottoir. En effet, sur les grands axes routiers, un vélo qui roule sur la même voie qu'une voiture est source de ralentissements, de conduites à risque (déplacements non sécurisés) et d'accidents. De plus, les vélos sont les usagers les plus fragiles de la route, dont ils ne sont même pas tenus de connaître le code. A Vénissieux, les cyclistes n'ont pas suffisamment de voies protégées.

Pour améliorer le maillage on pourrait imaginer la prolongation de la piste cyclable du boulevard Ambroise Croizat vers le sud, sur la route de Corbas. Ainsi, les cyclistes pourraient se rapprocher des Grandes Terres qui proposent un circuit de randonnée à vélo. On notera d'ailleurs qu'actuellement la route de Corbas comporte un tronçon de piste cyclable (non protégé) d'une centaine de mètres au sud du BUE, qui n'est rattachée à aucune autre.

On regrette également l'absence d'une piste cyclable Minguettes-Gare de Vénissieux plus directe, qui traverserait le centre ville reliant ainsi les deux principaux marchés forains (Centre et Minguettes)

Aujourd'hui, si Vénissieux souhaite une augmentation conséquente du nombre de personnes qui choisissent le vélo plutôt que la voiture, il faut dépasser les prescriptions du Plan de

Déplacement Urbain (PDU) - dont nous reparlerons plus tard - pour lancer un réel programme « vélo ». En effet, si le maillage est un point clef, il faut qu'il s'insère dans une politique globale et cohérente de la part de la ville, notamment sur les aménagements de surface. Il faut alors se lancer dans une démarche courageuse qui consiste à inciter les usagers à prendre leur vélo plutôt que leur voiture.

Cela peut se faire de différentes manières comme, par exemple, en utilisant une partie de la chaussée pour faire des pistes cyclables protégées, en rallongeant le temps de feux, en mettant en place des sens interdits et également en diminuant le nombre de place de stationnement. Ces réformes sont globalement impopulaires car elles rendent plus difficile la circulation en voiture, c'est pourquoi leur mise en place ne sera pas facile.

En plus de ces réformes qui visent à défavoriser les véhicules motorisés sur la route, il faut mettre en place des mesures qui favorisent et rendent possible l'utilisation du vélo. On pourra par exemple citer l'augmentation de parkings pour vélo (il est envisageable de les installer sur des places de stationnement pour voitures) mais également la possibilité de transporter son vélo dans les bus et les trams, ce qui est pour le moment interdit. On notera tout de même qu'aujourd'hui, tout nouveau projet de construction se voit imposer un certain pourcentage de parking à vélo.

• **Chemineurs piétons (paysage)**

La forte présence d'espaces verts dans la ville la rend agréable et propice aux déplacements piétons. Cependant, le centre ville présente généralement des trottoirs étroits et de nombreux axes routiers. Il n'existe pas non plus de réelle zone piétonne en centre ville qui pourrait accompagner la volonté de la ville de redynamiser ce secteur avec des commerces.

On notera également que le cheminement piéton peut se retrouver limité par deux principaux facteurs à Vénissieux :

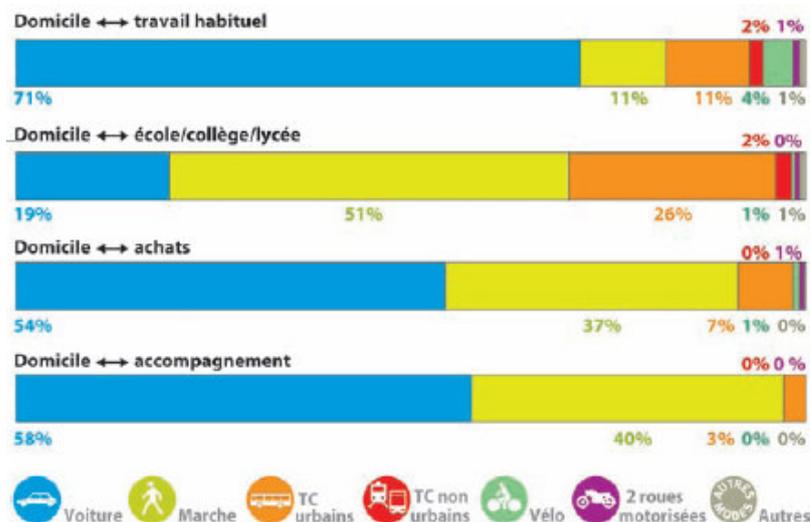
Les grandes infrastructures routières et ferroviaires sont généralement dissuasives pour les piétons. En effet, le passage du BUS, des voies de chemin de fer ou de Laurent Bonneval nécessitent de trouver un pont et le plus souvent cela entraîne des détours.

Le dénivelé au niveau des Minguettes peut encourager des gens à utiliser leur voiture ou un transport en commun plutôt que la marche pour remonter sur le plateau.

b/ Utilisation par les usagers

L'enquête des ménages à été réalisée par le Sytral sur 11 000 ménages du Grand Lyon tirés au sort. Elle reflète les pratiques en 2006 des habitants de l'agglomération en terme de transport.

• **Corrélation "Motif / Mode de déplacement"**



Mode de déplacement emprunté en fonction du motif du trajet dans les Portes du Sud

La première évidence qui ressort de cette enquête, plus que l'utilisation massive de la voiture, est la part importante de la marche à pied. Mais avec en corollaire une faible utilisation des transports en commun : 11 % seulement pour les trajets domicile-travail (même pour les trajets scolaires, elle n'est que de 26%).

On remarque évidemment que pour les trajets quotidiens entre le domicile et le travail, la voiture reste très largement majoritaire. Ce mode de déplacement domine également pour réaliser des achats ou accompagner quelqu'un. Les transports doux sont également très prisés par les habitants des portes du sud, mais largement plus sous forme de marche à pied que de vélo. La faible part des transports en commun est peut-être due au fait que nous nous situons à une échelle assez large, celle des Portes du Sud, avec certaines communes, comme Solaize, moins bien desservies que Vénissieux. On notera tout de même que depuis 1995, l'utilisation du vélo est en nette augmentation avec 8,1% des personnes qui l'utilisent au moins deux fois par semaine contre 3,6 en 1995 et que l'utilisation de la voiture est en légère diminution avec 46,1% des personnes qui l'utilisent au moins deux fois par semaine contre 47,6% en 1995.

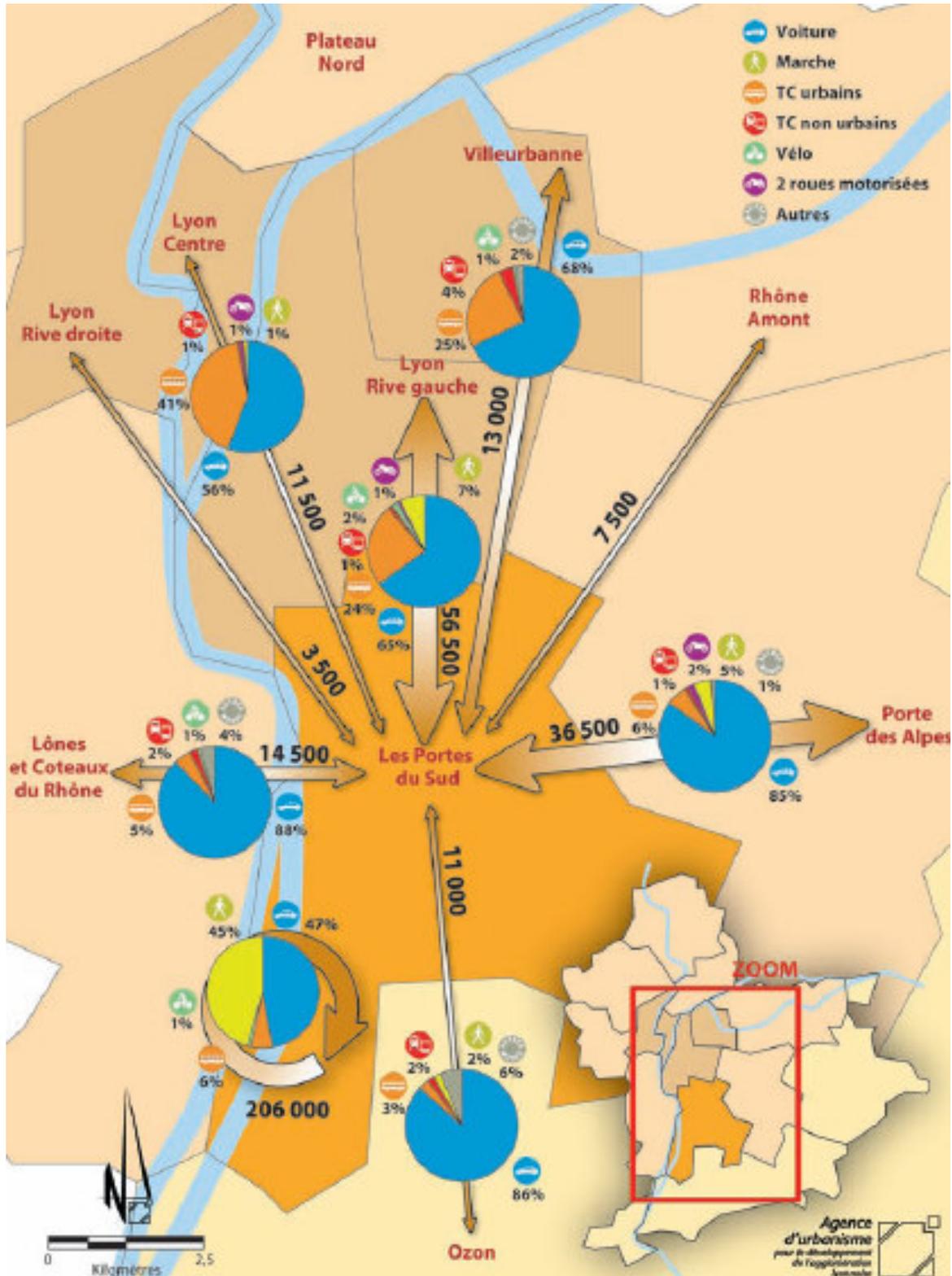
• *Corrélation "Distance / Mode de déplacement"*

La carte page suivante présente une synthèse des volumes de déplacements quotidiens. Les chiffres totalisent le nombre de déplacements selon les différents axes ; la répartition en pourcentage entre les modes de transport apparaît dans les "camemberts".

Nous remarquons tout d'abord que les trois flux les plus importants sont :

- Internes
- Entre les portes du sud et Lyon rive gauche
- Entre les portes du sud et la porte des alpes.

On remarque également que l'utilisation des transports en commun ne semble pas dépendre pas de la distance. En effet, 41% des usagers utilisent les transports en commun pour circuler entre Lyon centre et les portes du sud alors que 24% les utilisent pour rejoindre Lyon rive gauche et 25% pour Villeurbanne. Comme Lyon rive gauche est très bien desservi par les transports en commun (comme Lyon Centre), on peut supposer que cela est dû à la difficulté de stationner dans le centre ville de Lyon qui dissuade les automobilistes. Pour favoriser les transports en commun dans Vénissieux on pourra d'ailleurs se poser la question du stationnement. Il paraît aujourd'hui sans problème particulier et donc n'est pas une contrainte au déplacement en voiture. On notera également que la liaison avec le sud (Ozon) est essentiellement réalisée en voiture, cela est sans doute dû au fait que les transports en communs ne sont pas nombreux sur cet axe.



Dans un second temps, on remarque que sur l'axe ouest-est, donc entre les coteaux du Rhône et la Porte des Alpes, la circulation se fait essentiellement en voiture. Cela souligne la carence de modes de transport en communs transversaux qui feraient le tour de l'agglomération.

c/ Plans de déplacement

• PDU

Le Plan de Déplacement Urbain a été rédigé en 1997 et 2005. Il est le fruit de nombreux groupes de travail comprenant des techniciens, des acteurs du monde économique et associatif et d'élus du SYTRAL, du Grand Lyon, du département du Rhône, de la Région Rhône-Alpes et de l'État.

Ses principales orientations se divisent en quatre grandes parties :

- Donner leur place à tous les moyens de déplacement dans l'agglomération, tant pour les voyageurs que pour les marchandises.
- Permettre l'accès à la ville pour tous, tant pour les personnes à mobilité réduite que pour les personnes en situation précaire.
- Limiter les nuisances de la circulation, améliorer la qualité de vie en ville, pouvoir se déplacer en sécurité.
- Informer, communiquer, sensibiliser la population, car la promotion des transports en commun et propres ne peut se faire qu'avec l'acceptation des habitants.

Ces orientations ont été formulées dans le but de répondre aux grands enjeux liés à la circulation dans la région lyonnaise :

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

Mais aujourd'hui, au-delà des grands principes, le PDU semble relativement timide en mesures concrètes visant à limiter l'utilisation de la voiture. Il n'y a par exemple aucune limitation du nombre de places de stationnement, ou d'allongement du temps des feux.

• PDE

Un Plan de Déplacement Entreprise(s) est une convention de partenariat entre un (ou des) employeurs, le SYTRAL et le délégataire du réseau TCL afin de limiter l'usage de la voiture dans les déplacements domicile - travail des salariés. Cette convention signifie le plus souvent des actions concrètes, comme de proposer aux salariés une réduction du coût de l'abonnement TCL (réduction de 25 à 50%) ou de limiter les places de stationnement sur le parking de l'entreprise, ou encore de proposer le prêt de vélos ou de mettre en place une centrale de covoiturage.

Pour les services publics, on parle de PDA : Plan de Déplacement Administration

Aujourd'hui, plus de 14 000 personnes sont déjà abonnées "City Pass PDE-PDA » et plus de 115 structures de l'agglomération lyonnaise ont signé un PDE-PDA.

Renault Trucks a par exemple adhéré au PDIE (Plan de Déplacement Inter Entreprise) et mis en place une plate-forme de covoiturage pour les trajets travail domicile nommé EVE (*En Voiture Ensemble*).

Synthèse

- **Un réseau de transports en commun dense (métro / tram / bus / train) une nouvelle ligne de tram, T4, qui contribue à désenclaver Vénissieux et à l'intégrer davantage dans l'agglomération.**
Des carences dans les liaisons entre quartiers et la desserte soir / weekend.
- **Vénissieux est favorable au CFAL (desserte locale envisagée) mais est inquiète du décalage entre la phase nord et la phase sud du contournement. Une fois la partie nord construite, et en attendant la partie sud, les trains fret traverseraient Vénissieux.**
- **La gare de Vénissieux est un pôle multimodal important à l'échelle de l'agglomération, mais les liaisons TER sont à développer. La ville affiche l'objectif d'en faire la 3e gare de l'agglomération avec même une desserte TGV**
- **Déplacements doux (piétons / cycles) : un potentiel important**
Ces moyen de déplacement pourraient être utilisés pour connecter les quartiers entre eux, complétant ainsi une desserte parfois insuffisante des transports en commun à ce niveau. Il faut oser une réel politique dans le but de favoriser les modes doux (plan de stationnement, sens interdits, nombreuses pistes cyclables etc.

5. Énergie

a/ Définition et problématique

Le projet de loi d'orientation sur l'énergie propose de réduire de 2 % par an d'ici 2015 et de 2,5 % d'ici 2030 l'intensité énergétique française, c'est-à-dire le rapport entre consommation d'énergie et croissance économique.

Ceci implique la relance de la politique nationale d'efficacité énergétique, qui depuis le premier choc pétrolier, a déjà permis à la France d'économiser près de 15 millions de tep (tonnes équivalent pétrole). Cette relance est indispensable pour répondre à trois grands enjeux :

- La lutte contre le changement climatique
- La sécurité d'approvisionnement
- La préservation de la santé humaine et de l'environnement

Les grands axes de la politique énergétique française sont les suivants : maîtriser la demande d'énergie, diversifier les sources de production et d'approvisionnement, développer la recherche dans le secteur de l'énergie, assurer l'existence d'infrastructures de transport et de stockage d'énergie adaptées aux besoins de la consommation. Cette politique est également basée sur l'utilisation de centrales nucléaires, qui ne sont peut être pas une solution sur le long terme, mais qui permettent de faire du mégawatt français un des moins polluants en termes d'émissions de gaz à effets de serre.

Dans un contexte où l'augmentation du prix de l'énergie et son impact sur l'environnement sont une préoccupation grandissante pour tous, les collectivités locales ont un rôle important à jouer et doivent aujourd'hui passer à l'action.

Le chauffage dans le secteur résidentiel et tertiaire est aujourd'hui à l'origine d'un tiers des émissions de gaz carbonique dues à la consommation d'énergie (33 millions de tonnes de carbone sur 106 environ). Ce secteur représentait en 2002 43% de la consommation énergétique finale en France.

Afin d'assurer une plus grande indépendance énergétique et une lutte efficace contre le changement climatique, il faudrait que le chauffage soit massivement assuré par des sources de chaleur qui ne contribuent pas à augmenter la concentration de gaz carbonique dans l'atmosphère (chaleur des usines d'incinération, biomasse, chaleur de géothermie, électricité, chaleur solaire, plus tard peut-être biofioul et chaleur fossile avec séquestration du gaz carbonique...).

Pour plusieurs d'entre elles, ces formes de chaleur ne peuvent être acheminées que par des réseaux de chaleur. C'est pourquoi le développement des réseaux de chaleur est une composante nécessaire de toute politique de forte diminution des émissions. En même temps, ils renforceront l'autonomie énergétique.

b/ État des lieux

• L'OPATB

En 2002, Vénissieux s'est lancée dans une démarche OPATB (Opérations Programmées d'Amélioration Thermique et énergétique des Bâtiments).

L'un des objectifs principaux de l'opération était de faire face aux conséquences des hausses du prix de l'énergie. Ce projet vise à l'amélioration thermique et énergétique des bâtiments résidentiels et tertiaires, améliorant ainsi la maîtrise par la ville de l'énergie et son rôle à jouer dans la lutte contre l'effet de serre.

Les objectifs spécifiques de l'OPATB à Vénissieux sont :

- Déclencher des actions sur le parc existant en vue de maîtriser les dépenses et de réduire les consommations d'énergie,
- Diffuser une information indépendante aux usagers sur les économies d'énergie,
- Rendre plus attractif *le réseau de chaleur*, notamment sur le plan de la maîtrise des coûts pour les usagers.

L'Agence Locale de l'Énergie de l'Agglomération lyonnaise est missionnée pour accompagner la Ville dans la mise en œuvre de la phase actuelle de travail de l'OPATB : le Montage du programme d'intervention de l'étude pré-opérationnelle.

La démarche s'accompagne également d'une volonté d'impliquer la population concernée en créant un Conseil de transparence de chauffage urbain, ouvert aux usagers, avec l'objectif d'assurer une gestion transparente des installations et du système.

Le territoire concerné par l'OPATB correspond au périmètre du réseau de chaleur. Il couvre une superficie d'environ 363 hectares (23% de la superficie de la commune) et comprend quelques 30 000 habitants, soit un peu plus de la moitié de la population de Vénissieux. Il regroupe environ 12 000 ménages, en majorité socialement défavorisés (65 % de ménages allocataires). La maîtrise du coût énergétique est donc une composante de l'action sociale de la Ville en direction de cette population.

Les bâtiments concernés par l'OPATB :

- Copropriétés : 29 copropriétés, 3 000 logements
- Bailleurs sociaux : 10 bailleurs, 8 000 logements
- Habitant individuel : 1 200 logements
- Tertiaire public et privé : 11 groupes scolaires ou assimilés, 3 collèges, un lycée, l'Hôtel de Ville, un centre URSSAF, 4 gymnases, une médiathèque, une piscine, 2 centres sociaux et plusieurs centres commerciaux.

Au lancement de l'opération, un diagnostic thermique⁴⁹ a permis d'évaluer le potentiel d'économie d'énergie : il a été estimé à 23 225 Mégawatt par an, soit l'équivalent de 5052 tonnes de CO₂.

Le projet est en cours. La ville travaille actuellement sur le diagnostic énergétique et le montage financier de l'opération. Il s'agit de l'opération la plus importante menée par la ville pour la maîtrise énergétique. Ce projet est une réelle opportunité pour Vénissieux en matière de Développement Durable. Il s'agit non seulement pour les agents et la population concernée par le projet d'acquiescer une culture « énergétique ». C'est également l'occasion pour la ville de mettre en place une gestion transversale du projet à plusieurs services de la ville, avec une prise en compte du développement durable dans toutes ses dimensions : sociales, environnementales et économiques.

• *Le chauffage urbain*

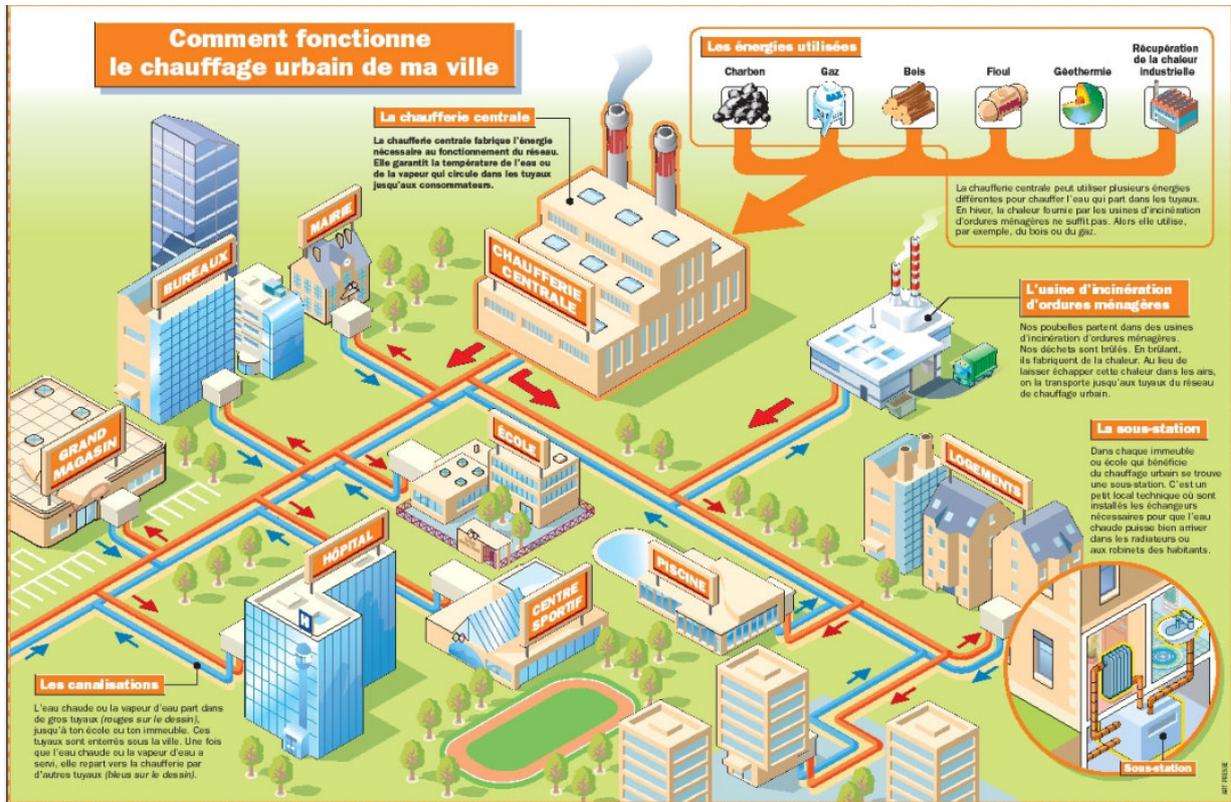
La ville de Vénissieux bénéficie depuis 1976 d'un réseau de chaleur qui couvre l'équivalent d'environ 14 000 logements (10 000 logements et l'équivalent de 4 000 logements en équipements publics). Ce réseau constitue par son importance un projet tout à fait remarquable au plan du développement durable.

Ce réseau de chaleur concerne principalement le quartier des Minguettes qui compte 23 000 habitants (soit près de 40% de la population de Vénissieux). Il alimente en chauffage et eau chaude, logements, établissements scolaires, de soins, de sports, de loisirs et de culture.

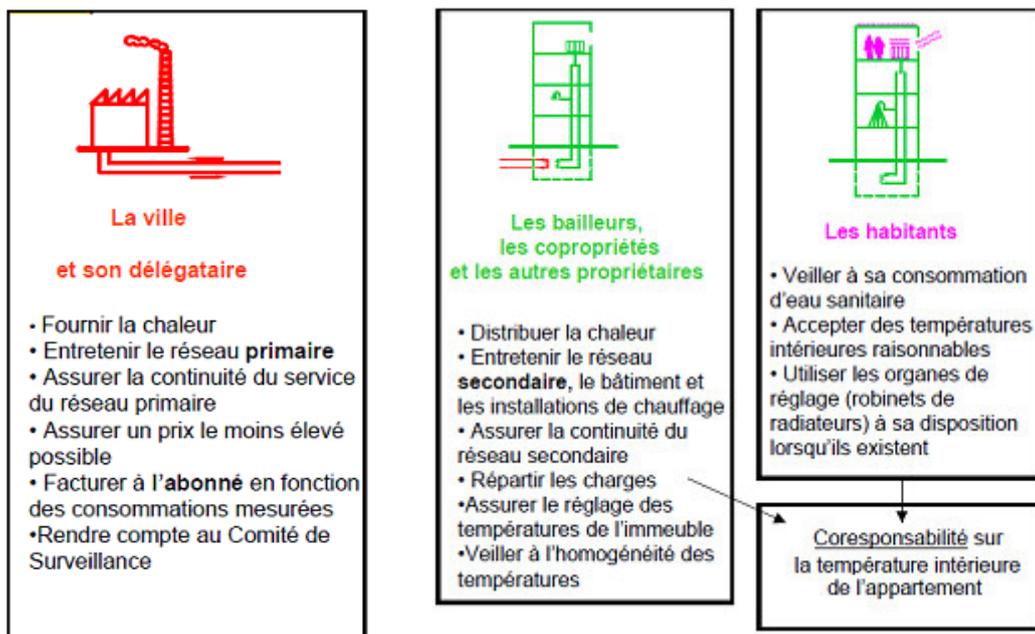
La Ville de Vénissieux a confié à la Société d'Exploitation du Chauffage de Vénissieux (SECV) la gestion de la chaufferie des Minguettes et du réseau de chaleur.

⁴⁹ Le diagnostic portait sur 8600 logements sociaux, 2200 copropriétés, 2200 logements individuels et 30 établissements tertiaires.

Schéma de fonctionnement du chauffage urbain



Les acteurs du réseau de chaleur



Globalement, entre 2006 et 2007, la quantité totale de chaleur distribuée par le réseau de chaleur a diminué de 9%.

	Consommations (MWh)			DJU	Cons/DJU
	Habitations	Divers	Total	Saison moyenne	Ratio
2007	83 930,00	18 140,00	102 070,00	2076	49,17
écart 07/06	-9,57%	-6,20%	-8,99%	-3,17%	-6,01%
2006	92 817,00	19 338,00	112 155,00	2144	52,31

Consommation de chaleur sur le chauffage urbain en 2006 et 2007

D'après les chiffres de Météo France, l'hiver de 2006 n'a pas été particulièrement plus rigoureux que l'hiver de 2007. On peut donc imaginer que cette réduction de 9% est bien due à de meilleures pratiques de la part des usagers du réseau de chaleur.

Grâce à ce réseau de chaleur, la ville a également pu réduire l'émission de gaz à effet de serre des bâtiments :

- 17 % d'énergie renouvelable consommée sur le total des énergies utilisées
- 19 700 t d'émissions de CO2 évitées
- 30 % de poussières en moins par rapport à 2002
- 44 % de dioxyde de soufre en moins par rapport à 2002

En 2002, la ville a pris la décision de construire une chaufferie bois de 2x6 Mega Watt. L'objectif de la ville était de fournir 37% de l'énergie du réseau afin de diversifier les énergies et donc réduire la dépendance de la ville à l'énergie fossile, de baisser le coût de la chaleur en le rendant indépendant des prix du pétrole et d'améliorer les émissions du réseau en gaz à effet de serre. La chaufferie fut opérationnelle en 2005. Durant la même année, de nombreuses difficultés sont apparues et les objectifs en termes de performances énergétiques n'ont pas été atteints.

Ainsi la chaudière n°2 est polluante et non conforme à la réglementation. Son rendement est également très faible. Suite à ces résultats très décevants, la ville a assigné en justice les parties responsables. Un expert judiciaire a été nommé et la ville est en attente de son rapport. Le conseil municipal du 16 juin a délibéré pour confier la reconstruction des chaudières bois à la SECV. Elle devrait être livrée fin 2010. Cela rend de nouveau possible l'objectif de mandat affiché par la ville : que 50% de l'énergie du réseau de chaleur soit renouvelable d'ici 2014.

Une chaufferie au bois est écologique seulement si elle est bien gérée. En effet, brûler du bois issu de forêts mal gérées, c'est-à-dire où il n'y a pas d'équilibre entre arbres qui poussent et arbres abattus, entraînerait une libération dans l'atmosphère de CO₂ qui ne serait pas re-capté par la suite par un arbre en croissance. Nous avons donc cherché à savoir d'où venait le combustible utilisé dans la chaufferie au bois. Il est semble-t-il assez difficile de préciser l'origine du combustible⁵⁰. La ville a pourtant explicitement demandé, dans le cahier des charges publié pour l'exploitation de la chaudière, l'utilisation de bois de récupération, avec un droit de regard sur la nature et l'origine du bois. La ville ne semble pas avoir obtenu ce droit de regard. L'origine du bois utilisé reste inconnue pour l'instant.

Il sera également nécessaire de préciser comment les cendres issues de la combustion sont traitées ou valorisées.

La ville a également mis en place un Conseil de Transparence de chauffage urbain ayant pour objectif d'explicitier la facture énergétique autant pour les habitants que pour les bailleurs sociaux. Cette politique de transparence mise en place par la ville permettrait notamment d'identifier, dans la facture de l'habitant, ce qui est relèvé d'une hausse éventuelle du prix de l'énergie, du coût de la prestation du bailleur ou du comportement de consommation de l'habitant. Au delà d'une politique de transparence, ce conseil nous paraît être un excellent

⁵⁰ Nous avons contacté sur ce point les responsables de la gestion de la chaufferie, qui nous ont renvoyés vers Dalkia, le fournisseur, qui à une plate forme de bois énergie à Décines. M. Chambard, chargé du dossier de Vénissieux, ne disposait pas d'informations précises sur le mélange de bois et de déchets brûlé dans la chaufferie de Vénissieux. Nous attendons une réponse de sa part (au 1^{er} juillet 09).

outil de sensibilisation des habitants que les comportements « énergivores ». Afin qu'il soit réellement efficace, ce Conseil doit s'accompagner d'une sensibilisation / formation des habitants aux gestes éco-responsables.

Le travail de la ville, sur un tel sujet, doit être complété par le travail fait par les bailleurs sociaux. Sur les périmètres du GVP, les bailleurs sociaux semblent avoir été fortement mobilisés par la ville autour de cette problématique. Il est important aujourd'hui que cette démarche puisse être étendue aux autres quartiers de la Ville.

La ville souhaite aujourd'hui étendre son réseau urbain. L'étude de faisabilité pour de nouveaux raccordements dans le centre ville sur le réseau de chaleur a été réalisée par BERIM. La puissance globale envisagée pour cette extension est d'environ 10 MW (à comparer au 106 MW du réseau actuel). Trois scénarios sont envisagés dans l'étude, incluant pour deux d'entre eux la création d'une chaufferie mixte bois / gaz ou bois.

Il serait intéressant de chiffrer les gains que va permettre de réaliser l'extension du réseau de chaleur, en termes d'économie d'énergie et de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

• *Optimisation de la consommation énergétique des bâtiments publics*

Un suivi de la consommation énergétique des bâtiments municipaux est réalisé chaque année. Un Audit Énergétique Global est en cours, confié au SIGERLY. La 1^{re} tranche de ce diagnostic sera livré sous peu.

Elle prévoit pour 2009 des actions de sensibilisation en direction du personnel de la Ville. L'audit sera par la suite approfondit sur certains bâtiments.

En 2008, la ville a réduit la consommation énergétique de ses bâtiments de près de 15%. Seulement, ces consommations constituent toujours une part importante des dépenses de fonctionnement de la ville, plus de 4% du budget de 2008.

Les équipements sportifs sont généralement très consommateurs d'énergie. Une information plus précise à ce niveau sera fournie lors du diagnostic thermique en cours de réalisation sur les bâtiments municipaux.

Des détecteurs de présence et des minuteries ont également été installés sur deux étages de l'Hôtel de Ville en phase de test afin d'étudier leur impact sur la consommation d'électricité du bâtiment. Une évaluation de l'efficacité ce système va être réalisée afin de décider de son élargissement ou non à l'ensemble de l'Hôtel de ville.

Concernant les énergies renouvelables, la ville a équipé le Gymnase Jacques Anquetil et le Centre Associatif Boris Vian de panneaux photovoltaïques. L'investissement de la ville dans les énergies renouvelables n'est pas clairement établi. Il s'agit pour le moment d'un choix au cas par cas.

La ville devrait mener une sensibilisation en interne sur les consommations d'énergie afin de favoriser un changement de comportement des agents. Cette sensibilisation doit se formaliser au sein de la ville dans un cadre plus global de formation / sensibilisation aux enjeux majeurs de développement durable de la ville.

Une formation des agents municipaux sur les pratiques respectueuses de l'environnement en effet serait majeure pour développer un savoir-être et une culture environnementale globale. Une telle formation permettrait également de mettre en place des réflexes ou pratiques professionnelles permettant une prise en compte des enjeux environnementaux dans l'ensemble des actions de la ville. Une telle formation permettrait également de renforcer et d'harmoniser communication envers les habitants, une sensibilisation de la population à l'environnement et aux pratiques utilisées, pédagogie de l'éducation à l'environnement... En effet, les agents municipaux travaillant dans les équipements municipaux sont en contact régulier avec les enfants. Leur rôle éducatif et de sensibilisation, y compris envers les adultes, est indéniable.

	2006		2007		2008
Dépenses énergétiques					
eau	449 586.00		475 163.01	5.7%	436 683.39 -8.1%
électricité	1 423 315.94		1 444 657.39	1.5%	1 250 922.41 -13.4%
gaz	541 212.72		511 326.43	-5.5%	472 528.89 -7.6%
chauffage urbain*	715 104.62		942 421.71	31.8%	617 879.66 -34.4%
combustibles	348 495.02		327 657.61	-6.0%	345 861.14 5.6%
carburant	185 648.05		164 839.78	-11.2%	183 123.20 11.1%
TOTAL	3 663 362.35		3 866 065.93	5.5%	3 306 998.69 -14.5%

Total des dépenses réelles de fonctionnement					
	73 578 240.00		75 131 947.00	2.1%	75 926 092.00 1.1%

Poids des dépenses énergétiques dans l'ensemble des dépenses réelles de fonctionnement					
	4.98%		5.15%	3.4%	4.36% -15.4%
<i>Dépenses dues à l'énergie et au fonctionnement du réseau de chaleur urbain</i>					

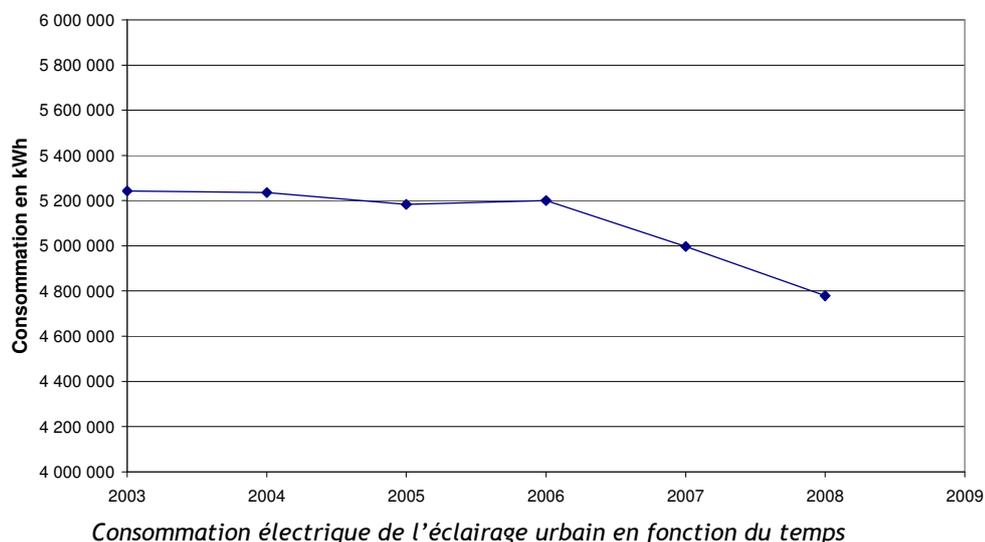
• L'éclairage urbain

L'éclairage est une compétence communale. La mission de la ville est de maintenir l'éclairage à un niveau acceptable par rapport aux normes en vigueur.

(1) Parc et entretien

A Vénissieux, on compte 7300 points lumineux sur 6100 supports. Parmi ces points lumineux on dénombre environ 1 500 lampes IMBC (Iodure métallique à Brûleur Céramique). Le brûleur en céramique assure une meilleure pérennité à l'ampoule. Ces ampoules ont également un démarrage à froid plus rapide que les lampes à vapeur de sodium et émettent une lumière blanche. L'éclairage public est l'un des secteurs municipaux les plus exigeants en électricité, elle consomme environ 5 millions de kWh par an soit autant que 4 200 habitants en moyenne.

Depuis 2002, on constate que la consommation d'électricité n'a pas considérablement changé. Cependant le nombre de lumières a augmenté depuis cette date. Cela est lié à l'utilisation d'ampoules basse consommation 150W à la place des anciens points lumineux.



On notera également qu'un certain nombre d'armoires ont été équipées d'un économiseur d'énergie. Sur les 140 armoires environ que compte Vénissieux :

- 11 armoires ont été équipées avec un économiseur de type LUCIOLE. Ce dernier régule et contrôle la puissance délivrée aux lampes. Il permet des économies d'énergie entre 25% et 35% de la puissance nominale en réduisant, selon des plages déterminées, l'éclairage de manière progressive et invisible à l'œil nu.
- 3 armoires ont été équipées avec un économiseur de type TRANSECO il y a environ 3 ans. Ce système fait chuter la tension en ajoutant une résistance par rapport à une heure fixée par une horloge interne.
- Enfin, il reste 1 armoire équipée d'un économiseur de type AUGIER. Ce système est la première génération d'économiseurs installés à Vénissieux. Le mécanisme baigne dans de l'huile et des fuites survenaient de façon assez récurrente. De plus, leur coût en entretien était très important.

On notera également qu'aujourd'hui, les transformateurs fonctionnent à l'huile végétale et non plus à l'huile qui contenait des PCB.

Du point de vue de l'entretien, 11 personnes s'occupent du changement des lampes. Une tournée a lieu chaque semaine et une cinquantaine d'ampoules est remplacée à cette occasion. Leur durée de vie moyenne est de 1 460 jours. Les ampoules qui ne fonctionnent plus sont recyclées.

Finalement, dans le cadre de la mise aux normes du patrimoine, une maintenance annuelle a lieu sur les câbles et sur les poteaux en acier (ils ont une durée de vie de 25 à 30 ans et 100 sont remplacés chaque année).

(2) Possibilités d'évolution

Le problème majeur qui se pose sur ce sujet est le sur-éclairage. En effet dans l'idée générale, un quartier bien éclairé est un quartier sûr, c'est pourquoi à Vénissieux, certaines zones (comme les Minguettes) ont été sur-éclairées. L'opinion publique est globalement opposée à ce qu'on diminue le nombre de points lumineux.

Une campagne de communication pourrait aider les gens à réaliser qu'un quartier légèrement moins éclairé n'est pas synonyme d'insécurité. On pourra aussi imaginer un éclairage différent. En effet, le plus souvent, les lampadaires sont des globes qui éclairent aussi bien le ciel que la rue, cela induit une perte importante en luminosité. Il est par ailleurs possible d'orienter l'éclairage principalement vers le trottoir. En effet la chaussée est éclairée par les phares des véhicules, et il semble donc plus utile d'éclairer les piétons. En réalisant ce changement, on constate en moyenne une économie d'énergie de 25% due au fait que moins de points lumineux sont nécessaires pour que les piétons aient le même sentiment de luminosité.

• Action des bailleurs sociaux

Certains bailleurs sociaux ont, quant à eux, amorcé des actions innovantes par la réalisation en cours d'une des plus importantes installations solaires de production d'eau chaude en France, pour 516 logements sociaux, ainsi que par une opération expérimentale d'amélioration d'habitat destinée à venir en aide à quinze copropriétés de 400 logements, dont certaines sont en difficulté.

Grand Lyon Habitat, qui possède un parc important de logements sociaux sur les Minguettes, a notamment réalisé des travaux considérables sur la Darnaise. Ce site peut être considéré comme un projet pilote de rénovation à l'échelle européenne : changement des menuiseries extérieures, installation de solaire thermique (eau sanitaire) et photovoltaïque (production d'électricité revendue à EDF), et isolation des façades. L'OPAC du Rhône travaille également beaucoup sur des projets de rénovation. Une des priorités est le boulevard Lénine où les fenêtres sont encore en partie en simple vitrage (chambres). L'État devrait, d'après les

engagements du Grenelle de l'environnement, débloquer des fonds pour ce type de travaux dans les logements sociaux. Cependant, pour le moment, l'État n'a pas annoncé de financements.

Dans les logements collectifs, le chauffage central induit quasi systématiquement des surconsommations d'énergie. Leur propre consommation n'impactant pas directement le montant des charges, les locataires ont tendance à trop chauffer, quitte à ouvrir les fenêtres s'ils ont trop chaud. Pour remédier à ces comportements, les bailleurs sociaux font des relevés de température chez les résidents pour contrôler que la température y reste autour de 20 °C.

Des progrès importants sont ainsi réalisés (ou vont l'être) dans l'habitat collectif; il faut cependant être conscient que le collectif n'est pas le seul type d'habitat qui peut faire l'objet de programmes d'amélioration thermique et d'économies d'énergie. En effet, dans une habitation de type pavillonnaire, les quatre murs et le toit sont sources de déperdition de chaleur. Il est vrai que les habitants de pavillons, qui ont l'intégralité du chauffage à leur frais, sont généralement plus conscients de la nécessité d'économiser l'énergie. En revanche, l'état thermique des logements est souvent critique. Une meilleure diffusion de l'information sur les économies réalisables (et sur les mécanismes incitatifs existants) semble nécessaire pour favoriser tant les travaux d'isollements que l'installation de panneaux solaires. La ville peut-elle jouer un rôle sur ce terrain ?

c/ Conclusion

L'audit énergétique global mené aujourd'hui sur les bâtiments municipaux doit permettre de définir un plan d'actions concrètes et un suivi des consommations piloté par le service référent. Il serait également important de prévoir une évaluation régulière du plan d'actions mis en œuvre.

Le suivi annuel des consommations d'énergie des bâtiments doit également être l'occasion de sensibiliser les agents de la mairie sur les économies d'énergie et de jouer un rôle d'alerte en cas d'abus.

La préoccupation liée à la consommation énergétique commence à être prise en compte dans les actions menées par la Ville. L'enjeu est aujourd'hui de la rendre systématique dans tous les projets de bâtiments communaux, de réhabilitation de logements sociaux, dans les cahiers des charges des maîtrises d'ouvrage... Une véritable politique énergétique doit être soutenue, accompagnée de moyens en personnel et d'un budget individuel. Elle pourra être appuyée par un partenariat actif avec l'agence Rhônalpennergie-Environnement, l'ADEME, l'ALE... Dans le cadre de la mise en œuvre des axes de cette politique, une réflexion sur les choix énergétiques incluant la possibilité de mettre en œuvre des énergies renouvelables pourrait être développée afin de s'adapter au contexte national de revalorisation des énergies renouvelables.

La sensibilisation du personnel communal aux économies pouvant être réalisées dans le cadre de leur travail doit se structurer et se renforcer dans le cadre une formation au développement durable et l'application dans les pratiques professionnelles des principes fondateurs.

Un programme de sensibilisation et d'éducation en direction des habitants, sur le bon usage des ressources et les gestes éco-citoyens, pourrait être envisagé, tant pour l'habitat collectif (en relais des actions menées par les bailleurs sociaux) que pour l'habitat individuel, sous forme notamment de réunions permettant d'échanger sur les pratiques et les solutions adaptées aux cas concrets.

Les conclusions du Grenelle de l'Environnement mentionnent "la généralisation des plans climat énergie territoriaux rendus obligatoires dans les 5 ans", notamment pour les villes de plus de 50 000 habitants. Ce projet de loi concerne donc directement la ville de Vénissieux. Or, à ce

jour, il n'existe pas de Plan Énergie Climat à Vénissieux. On notera à cet égard que le Grand Lyon dispose déjà d'un Plan Énergie Climat⁵¹.

Une réflexion autour des actions pouvant réduire l'émission de gaz à effet de serre a été entamée dans le cadre d'un groupe de travail sur le développement durable mené en 2007. en revanche, ce groupe de travail n'a pas débouché sur un projet de plan Climat ou tout autre cadre donnant une cohérence et des objectifs globaux à l'action de la ville en matière d'énergie. Cela n'a pas empêché la ville de mettre en œuvre un certain nombre d'actions dans l'objectif de réduire la consommation d'énergie sur son territoire. Seulement, ces actions ne sont pas inscrites dans un cadre formalisé ou une démarche globale de développement durable qui mette en cohérence toutes les actions menées par la Ville.

Synthèse

- **Une démarche OPATB forte (rénovation + audit technique énergétique)
... mais limitée au GPV élargit (Minguettes + Charréard - Max Barel)**
- **Une obligation à venir de réaliser un plan climat (en liaison avec le Grand Lyon)**
- **Une économie potentielle de 5052 tonnes de CO2 par an (ou 8000 ?)
ce qui représente les émissions de GES de 594 français environ**
- **Une composition pour le moment incertaine du combustible de la chaufferie bois.**
- **Un travail remarquable de certains bailleurs sociaux :**
 - **Opérations de rénovation**
 - **Actions au plus près des gens
(sensibilisation, aide à l'utilisation du chauffage - ou de l'eau)**

⁵¹ Il est possible que le texte de loi à venir autorise les communes faisant partie d'une collectivité territoriale à adapter le programme d'action du Plan Climat de la communauté urbaine. Vénissieux aurait donc seulement à adapter le Plan Climat du Grand Lyon ce qui serait une démarche beaucoup plus simple.

6. Gestion Urbaine

a/ Gestion des Déchets

La collecte des déchets et la propreté urbaine sont des compétences communautaires, mais la ville de Vénissieux, via le service environnement de la direction du Cadre de Vie, travaille en étroite collaboration avec le Grand Lyon, principalement sur le tri sélectif et son extension (notamment aux bâtiments municipaux).

La collecte des ordures ménagères est assurée à 53 % en régie directe par des agents du Grand Lyon et pour le reste par des entreprises privées dans le cadre d'un marché public, renouvelé en 2008. Cela entraîne une mosaïque des tournées de collecte et une multiplicité des intervenants qui provoque parfois des problèmes de synchronisation.

- *La collecte*

(1) Déchets ménagers

La communauté urbaine de Lyon assure donc la collecte et le traitement des ordures ménagères pour les 56 760 habitants de Vénissieux. La collecte des ordures ménagères est très fréquente : 6 jours sur 7 avec un jour dédié au ramassage des bacs de tri sélectif et ce pour le collectif comme pour le pavillonnaire⁵².

La collecte sélective est entrée en vigueur en mars 2002 à Vénissieux. Des bacs verts, collectés chaque jeudi, ont été mis à disposition en vue du recyclage des matériaux recueillis. Le verre est également collecté sous forme d'apport volontaire aux 126 silos à verre répartis dans les différents quartiers (soit 1 silo pour 450 habitants environ). Les matériaux issus de ces deux collectes sont recyclés.

	2005	2006	2007	Évolution 2006- 2007
Ordures Ménagères	15 787	15 824	15 790	- 0,22%
Collecte Sélective	1 720	1 948	1 949	+ 0,07%
Verre	563	517	516	- 0,23%
Total	18 070	18 289	18 255	- 0,18%

Quantité d'ordures ménagère collectées en tonnes de 2005 à 2007

On notera que, par habitant et par an, on obtient 278,5 kg de déchets ménagers pour un habitant de Vénissieux contre 283,6 kg en moyenne pour le Grand Lyon.

Il existe deux principaux moyens pour apprécier la participation au tri sélectif des habitants de Vénissieux :

- Suivre l'évolution du taux de collecte sélective. Pour cela on divise la masse totale de collecte sélective par le nombre d'habitant. On obtient 30,39 kg par habitant et par an en 2005, 31,3 en 2006 et finalement 34,4 kg en 2007 (soit une augmentation de 9% entre 2006 et 2007). Le ratio moyen du Grand Lyon est d'environ 50 kg collectés par habitant et par an.
- La qualité du tri doit aussi être prise en compte. Elle est notée sur une échelle de 1 à 4 sur constat visuel au centre de tri :
 - o 4 : 20% de refus de tri
 - o 3 : 30% de refus de tri

⁵² Les informations sur la fréquence des collectes ont été recueillies auprès de COL Sud, 117 rue de Gerland 69007 Lyon.

- 2 : 40 à 50% de refus de tri
- 1 : plus de 50% de refus de tri

Trois secteurs ont obtenu la note de 1 : Minguettes sud, Charréard et Vénissieux Centre (ce qui est surprenant avec les constats plus positifs et le fort secteur pavillonnaire des deux derniers quartiers). Deux circuits ont une note peu encourageante à savoir : Minguettes nord et est (1,78) et Parilly (1,88).

L'amélioration du tri sélectif doit donc se faire dans deux directions : augmenter le volume de déchets mis dans la poubelle verte et améliorer la qualité. Pour cela il faudra tout d'abord voir, par exemple, si le fait que les gens jettent des déchets non recyclables dans la poubelle verte ne vient pas d'une saturation des poubelles grises : on jette les ordures dans le bac vert quand le gris est plein.

La collecte du verre connaît des résultats très médiocres. En effet, si les poubelles sont disponibles dans chaque immeuble, la récolte du verre se fait par apport volontaire et donc les habitants doivent se déplacer vers le silo à verre le plus proche. Dans ces conditions, 9,1kg de verre sont collectés par habitant et par an à Vénissieux contre 18 en moyenne pour le Grand Lyon pour une quantité totale de verre jetée estimée à 41 kg/habitant/an d'après l'ADEME.

(2) Collecte des déchets des artisans, commerçants, PME et PMI

Le Grand Lyon a pour mission de collecter toutes les ordures ménagères. Cependant, la communauté urbaine s'est aperçue que sur les 600 000 tonnes qu'elle collectait, environ 100 000 (soit 16,7 %) n'étaient pas de sa compétence : déchets d'hôpitaux, d'universités, d'artisans, de PME-PMI, etc.

Ces derniers (artisans, commerçants, PME et PMI) ont normalement accès aux déchetteries pour évacuer les déchets qui excèdent le volume toléré par la communauté urbaine dans le cadre du ramassage des ordures ménagères. Cependant, le Grand Lyon a mis en place un plan restrictif à l'entrée de ses déchetteries, notamment celle de Vénissieux, pour limiter l'entrée des camions selon des critères de gabarit et de fréquence⁵³. Mais la conséquence de ses limitations semble être une recrudescence des dépôts sauvages, qui seraient donc en partie le fait d'artisans ou commerçants.

On note qu'il n'existe pas de déchetterie industrielle sur le Grand Lyon. Cependant, il existe des gestionnaires de déchets qui ont des quais d'accueil. Il semble que bien souvent, les commerçants et les artisans ignorent l'existence de ces quais d'accueil : une campagne d'information pourrait être pertinente.

La Ville de Vénissieux a proposé à la communauté urbaine d'établir une redevance spéciale concernant la récolte des déchets des commerçants, des artisans et des PME-PMI. De cette façon les déchets seraient récoltés comme des déchets ménagers jusqu'à un certain quota assuré par le Grand Lyon, et les déchets excédant ce quota seraient facturés en plus. La Communauté urbaine aurait approuvé cette proposition, cependant, son lancement n'est pas encore programmé.

(3) Les encombrants

Les habitants de Vénissieux doivent déposer leurs encombrants à la déchetterie communautaire qui se trouve avenue Jean Moulin. Son accès est gratuit et illimité pour les véhicules légers et limité à 4 fois par mois pour les véhicules utilitaires d'un poids total en charge inférieur ou égal à 2 tonnes. La déchetterie de Vénissieux (ainsi que celles de Champagne au mont d'or, Saint Priest et Villeurbanne nord vont être réhabilitées pour agrandir la surface disponible dans le but d'améliorer la capacité de tri et l'évacuation des déchets. Nous reviendrons sur le fonctionnement de la déchetterie au point suivant.

⁵³ Pour un véhicule de faible gabarit, l'accès est libre et gratuit. Pour un petit camion, l'entrée est payante et limitée en fréquence (4 accès par mois). Si le gabarit est trop important (supérieur à 3,5 T et 5 m de long), le véhicule se verra refuser l'accès à la déchetterie.

La ville a également testé deux services supplémentaires pour la collecte des encombrants :

- Les mini-déchetteries étaient un service de proximité dans le but de sensibiliser les gens au fonctionnement d'une déchetterie et du tri sélectif. Cinq bennes furent installées dans chaque quartier pour le bois, le carton, les encombrants, les déchets verts et les gravats. En 2007, le taux de recyclage était très faible par rapport à 2001 et le tonnage total de déchets recueillis dans ces bennes avait diminué de 23% par rapport à 2006. Ces mini-déchetteries mobiles ont donc été supprimées en 2008.
- L'enlèvement chez les particuliers est une prestation assurée en régie directe par le service Environnement auprès des personnes âgées, handicapées, seules et sans moyen de locomotion qui désirent se débarrasser de meubles ou d'appareils ménagers. Le délai est de trois à cinq jours et on compte environ 200 interventions tous les ans.

• **Valorisation des déchets**

Le Grand Lyon comporte actuellement deux centres de tris où sont acheminés les déchets issus du tri sélectif, une fois triés ils pourront être recyclés. On notera que le Grand Lyon souhaite s'orienter vers la maîtrise d'ouvrages publics pour au moins un centre de tri.

Les déchets ménagers sont incinérés dans deux usines (Lyon-sud et Lyon Nord) et donnent lieu à une valorisation énergétique sous forme de chauffage urbain (équivalent de 63 000 habitations) et de production d'électricité, dont la moitié de la production est auto-consommée par les usines d'incinération et l'autre est vendue à EDF. Les deux usines ont une capacité totale de 390 000 à 400 000 tonnes par an et ont reçu 363 816 tonnes en 2007 (les usines tournent donc à 92% de leur maximum) pour une valorisation énergétique de 83 %.

Enfin, les encombrants et déchets qui ne rentrent pas dans le cadre de la collecte et qui sont destinés à la déchetterie sont traités de la manière suivante :

Types Déchets	Entrants			Recyclés	Valorisés	Enfouis
	2005	2006	2007			
Encombrants	2 105	1 669	2 456		0,08 %	99,92 %
Végétaux	1 375	1 313	1 544		X	
Gravats	1 905	1 727	1 333			X
Bois	-	798	975		X	
Métaux Mélangés	550	516	366	X		
Carton	163	179	179	X		
Papier	91	80	89	X		
DDM :						
Huiles Minérales	12	12	11,07	X		
Solvants	-		3,54	X		
Piles	1	1	0,60	X		
DEEE :						
Gros électroménager froid	-		18,54		X	
Gros électroménager	-		7,37		X	
Écrans			6,58		X	
Petits appareils			4,85		X	

Part de recyclage, valorisation et enfouissement des déchets entre 2005 et 2007

Déchetterie Jean Moulin

Cette liste n'est pas exhaustive, cependant on note que les encombrants (lits, matelas etc...) sont en quasi-totalité enfouis, tout comme les gravats ce qui pourrait représenter une forte potentialité de valorisation.

La valorisation des déchets verts (tonte de gazon, taille des haies, élagage des arbres...) se fait dans les deux plates-formes de tri et de compostage du Grand Lyon (à Décines et Ternay). Après un tri pour éviter la présence d'impuretés, les déchets verts sont broyés et ordonnés en tas. On les laisse alors fermenter jusqu'à obtenir du compost. Il est ensuite stocké et mis en vente.

• *Propreté urbaine, difficultés rencontrées*

Les premières difficultés sont survenues avec les incendies volontaires de bacs dans les locaux en pied d'immeubles. Ces actes de vandalisme ont amené les gestionnaires à « externaliser » les bacs. Dès lors se sont créés des dépotoirs à proximité des bâtiments où l'on peut trouver pêle-mêle des ordures ménagères, des encombrants... avec une dispersion des déchets les plus légers par grands vents (et le vent est fréquent, notamment sur le plateau des Minguettes). Cette situation s'est aggravée avec la mise en place du tri sélectif en 2002, des dépôts sauvages permanents apparaissant aux abords des bacs destinés au tri sélectif. Même si une étude a montré que l'externalisation des bacs favorisait grandement les dépôts sauvages, il ne faut pas oublier que c'est un problème comportemental (incendies volontaires) qui a amené à les sortir. De plus on constate régulièrement des actes d'incivisme comme, par exemple, un gros électroménager jeté du 14^e étage, des couches usagées, coton-tiges, mégots lancés des balcons et fenêtres ou simplement directement dans la rue. Bien que ces difficultés puissent concerner tous les quartiers, ces « points noirs » de la propreté ont été recensés en majorité dans les quartiers à forte densité d'habitat collectif.

Il apparaît que les actes d'incivisme sont pour beaucoup dans les problèmes liés aux déchets que connaît Vénissieux. Cependant, il est important de signaler que les difficultés ne concernent pas que les Minguettes. Même si beaucoup de dépôts sauvages concernent ce quartier, la problématique « déchets », à travers le refus de tri sélectif, touche aussi bien le centre ville ou Parilly.



Pour améliorer la qualité de la collecte, cela fait plusieurs années que Grand Lyon parle de mettre en place des silos enterrés. Cependant, la procédure peine à être lancée, et il ne semble pas que ces silos soient effectivement programmés pour un futur proche. Pour améliorer plus spécifiquement le tri, des bacs operculés vont être mis en place. Le couvercle de la poubelle ne s'ouvre alors plus, empêchant de mettre des sacs « en vrac ». On peut cependant craindre que cette mesure améliore la qualité du tri (au regard de l'indice de 1 à 4 décrit tout à l'heure), mais en

diminuant le poids de déchets collectés. En effet, devoir jeter tous les emballages les uns après les autres risque de décourager un certain nombre d'usagers.

En ce qui concerne les dépôts sauvages, une des actions les plus intéressantes a été d'aménager, à l'aide d'un paysagiste, les lieux de dépôts sauvages en y implantant œuvres d'art et parterres de fleurs. Ces mesures ont donné des résultats très satisfaisants. Elles ne sont cependant pas applicables à tous les dépôts sauvages, certains sites ne se prêtant pas à ce type d'aménagement du fait de contraintes techniques.

• *Propreté du domaine public*

Les prestations communautaires pour la propreté du domaine public concernent, pour l'essentiel, trois points : le balayage (manuel ou mécanique) des trottoirs, les corbeilles de propreté (ou CDP - renouvelées en 2008) et les marchés forains. On notera que depuis 2007 les déchets issus du balayage et des dépôts sauvages rentrent dans le tri et sont valorisés.

En ce qui concerne les CDP, la fréquence de vidage est hebdomadaire ou bihebdomadaire en particulier à proximité des commerces. Elles ont également été l'objet de vandalisme. La

politique du Grand Lyon à ce sujet est de les remplacer lors des deux premières dégradations, mais de les retirer au-delà.

Les marchés forains, notamment celui des Minguettes qui est un des plus importants de l'agglomération lyonnaise, posaient un problème important de propreté de la place qu'ils laissaient à la fin du marché. Aujourd'hui la ville de Vénissieux, à travers l'opération « marchés propres », informe les forains qu'il est de leur devoir de nettoyer à la fin du marché. Dans une seconde phase, le règlement des marchés sera modifié pour pouvoir sanctionner les forains qui refuseraient toujours de nettoyer. Une dernière étape consistera à agir auprès de ces derniers pour réaliser un tri sélectif « à la source », notamment pour ceux qui vendent des produits non-alimentaires : trop souvent sacs en plastique et emballages finissent jetés sur la voie publique.

Une autre réforme, similaire à celle des marchés, pourrait concerner la propreté après les « vides greniers ».

- **Autres actions**

La ville de Vénissieux a mis en place quelques actions, au-delà de celles lancées par le Grand Lyon dans les domaines de la propreté et du recyclage. On pourra citer l'exemple des livres déclassés de la médiathèque qui sont collectés par la ville pour être recyclés au lieu de passer par la déchetterie.

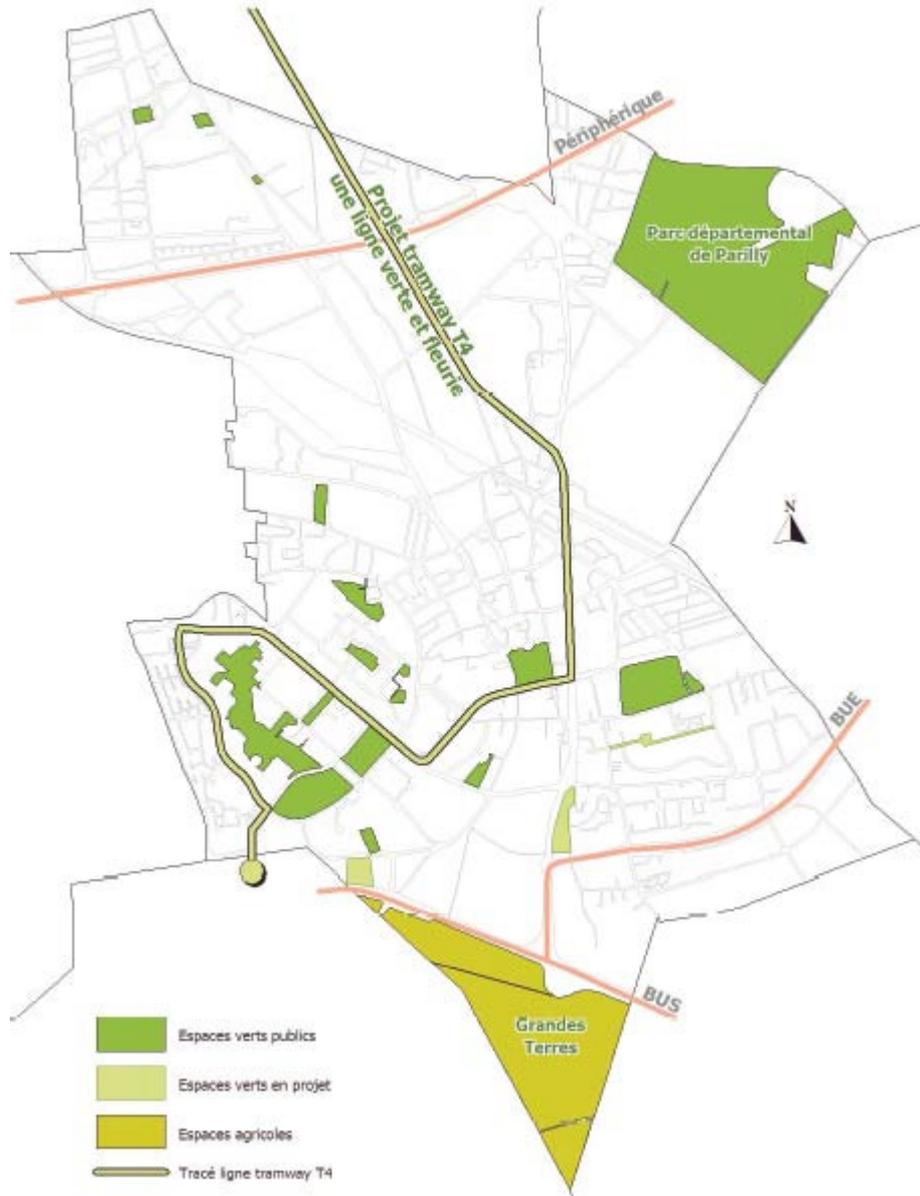
Une initiative intéressante concerne la Semaine de la propreté, qui va se dérouler chaque année au printemps. Son but est de sensibiliser les habitants aux différentes problématiques relevant de la propreté. Bien que la notion de propreté urbaine ne fasse pas partie en tant que telle des orientations du Projet de ville 2015, il semble en effet que ce soit une des principales préoccupations des habitants dans le domaine du cadre de vie.

Enfin, il est important de noter que la question de la quantité de déchets va devenir très problématique dans les années à venir dans Vénissieux. En effet, on se dirige vers une limitation du quota d'ordures fixé par le Grand Lyon au regard de la production actuelle de déchets de chaque commune⁵⁴. Les ordures ménagères non recyclables « bac gris » seraient les premières à dépasser le quota. Le tri sélectif apparaîtra alors plus que jamais comme une obligation : le moindre déchet pouvant être recyclé devra être placé dans le bac jaune pour ne pas saturer les bacs gris. Mais cela nécessitera encore beaucoup de sensibilisation : le risque est que la saturation des bacs ne provoque une augmentation des dépôts sauvages.

⁵⁴ Certains bacs dégradés ne sont déjà plus remplacés par la Communauté Urbaine.

b/ Les espaces verts

Comme on l'a souligné dans l'introduction, une des caractéristiques de Vénissieux est l'importance et la richesse des espaces verts publics, comme le montre la carte suivante :



Espaces verts publics, en projet ou agricoles sur la commune de Vénissieux

Au total, le territoire communal compte 162 hectares d'espaces verts, avec une assez nette concentration autour des Minguettes.

• Le parc de Parilly et les Grandes Terres

On note deux espaces naturels majeurs sur le territoire de Vénissieux.

(1) Le Parc de Parilly

Le parc de Parilly ne dépend pas de la ville. Il est géré par le département du Rhône et emploie environ 70 personnes, entre les jardiniers et les gardes. Il se situe sur les communes de Bron et Vénissieux et est composé d'une zone boisée couvrant la majorité des 187 hectares du parc et

une zone des sports comprenant de nombreux équipements de sport collectif. La partie centrale du parc est occupée par l'hippodrome de Lyon-Parilly.

L'immense majorité des 187 hectares est offerte à la nature et notamment aux peuplements boisés qui composent le parc. Ces espaces offrent cependant une grande variété de paysages. En effet, si à l'origine le parc était essentiellement composé de pins, il est aujourd'hui boisé par des bosquets d'essences variées : érables, cèdres, tilleuls, chênes rouges, pins, bouleaux, sapins, marronniers, douglas, féviers d'Amérique... Chaque année une nouvelle variété d'arbre est plantée. On retrouve ainsi sur le parc plus de 80 essences différentes dont les plus âgées ont une soixantaine d'années. On compte également une grande variété de plantes ornementales : souci, hibiscus, asparagus, dahlia, chrysanthème, géranium etc. Le nombre des sujets végétaux est tel que pour l'instant aucun inventaire précis n'a été fait. Le recensement devrait se faire dans les années à venir.

D'un point de vue environnemental, la direction du parc essaye de favoriser des espèces qui consomment moins d'eau et utilisent le même système de paillis que la ville. Ils utilisent aussi beaucoup les auxiliaires de cultures (prédateurs naturels des insectes pathogènes des plantes) dans les serres. On pourra citer la coccinelle et l'aphidius contre les pucerons ou encore l'encarsia contre l'aleurode. Cela fait plusieurs années que les auxiliaires sont utilisés.

Le Parc de Parilly apparaît donc comme un réservoir de biodiversité. En effet, en plus de la diversité que représentent les plantes, ces dernières attirent une grande richesse faunistique. Les insectes, et plus particulièrement les pollinisateurs évoluent dans la strate herbacée, les bosquets sont un milieu favorable aux petits mammifères et la grande densité et variété d'arbres favorise le nichage des oiseaux.

(2) Les Grandes Terres

On se reportera à la fiche consacrée à cet espace remarquable (voir page 89).

Nous soulignerons seulement ici que, tant du fait de leur utilisation agricole, que grâce aux haies, les Grandes Terres abritent une biodiversité exceptionnelle, aussi bien végétale (pissenlit, violette odorante, aubépine, houx, sycomore...) qu'animale (rongeurs, rouge gorge, rossignol, fauvette...).

• Les espaces verts communaux

Le service des espaces verts de la ville de Vénissieux emploie environ 80 personnes et est organisé de la manière suivante :

- L'aménagement de l'espace urbain qui emploie trois techniciens et qui fonctionne à la manière d'un bureau d'étude.
- La maintenance, qui mobilise le reste du personnel, essentiellement des jardiniers.

Sont de la compétence de ce service : les terrains de sports, les deux cimetières, la production de plantes (qui se fait sous serre), les parcs et jardins, les sur-largeurs de la plateforme du tramway (environ 2,50 m de chaque côté de la voie du tram T4), les cours d'écoles, les centres sociaux...

(1) Vénissieux, ville fleurie

Vénissieux est classée "3 fleurs" au concours organisé par l'association des villes et villages fleuris.



Cette distinction est attribuée sur plusieurs critères. Le premier, qui compte pour 50% de la note finale, est le patrimoine paysager et végétal. Dans cette rubrique sont pris en compte la qualité des parcs et squares, des espaces verts d'accompagnement (et ce à tous les niveaux : pelouses et couvre-sol, arbustes et rosiers et finalement les arbres).

On décompte au total, parmi les 162 ha d'espaces verts, 10,8 ha d'espaces boisés (avec 7 646 arbres) et 78,7 ha de pelouse. On recense aussi 39 000 m² d'arbustes à fleurs ou feuillage décoratif, 10 051 m² de rosiers, 3 867 m² de massifs à fleurs annuelles etc...

Les aires de jeux et mobiliers urbains situés sur les domaines publics et scolaires sont également entretenus par le Service des Espaces Verts, soit 403 jeux pour enfants répartis sur 118 parcelles (180 aires de jeux)...

On notera que la surface et l'importance des espaces verts n'est pas seule en cause pour l'attribution de l'appellation « ville fleurie ». En effet, l'aspect développement durable compte pour 30% de la note finale. La gestion de l'eau est donc aussi prise compte tout comme l'inventaire et la protection des espaces naturels. On citera aussi dans cette liste non exhaustive l'analyse des amendements pour s'assurer qu'ils soient respectueux de l'environnement (diminuer les pesticides, herbicides etc...).

Enfin, le jury des villes et villages fleuris évalue l'animation et la valorisation touristique des espaces verts (pour 20% de la note).

(2) Gestion des espaces verts communaux

Le service des espaces verts communaux n'a pas la responsabilité des arbres d'alignement. Ils relèvent de la compétence du Grand Lyon. De manière générale, dans les rues, les couches de végétation basses (herbes, fleurs etc...) sont de la compétence de la ville, et la végétation arborée est de la compétence du Grand Lyon. On notera que la végétation qui est en accompagnement de la voirie, comme sur les ronds-points par exemple, est du domaine de compétence de la ville.

Pour ce qui est de la gestion des espaces verts, trois domaines majeurs d'un point de vue du développement durable ont été identifiés. Ils sont présentés ci après.

Les végétaux sont produits dans des serres (environ 1 000 m² de serres sous verre et 1 400 m² de serres en plastique). Ces dernières sont actuellement en centre ville, mais un projet de transfert est à l'étude. Elles devraient être réimplantées au nord du BUS.

L'eau

Comme nous l'avons vu dans la fiche « milieu naturel », l'eau utilisée par les espaces verts provient de deux sources différentes :

- D'une société privée (Veolia). La ville paye alors un abonnement (pour chacun des 90 compteurs) et la consommation en eau pour un budget total de 100 000€ par an environ.
- Elle peut également être puisée dans la nappe. Le service des espaces verts utilise alors de l'eau brute extraite grâce à 11 forages. Ce service tente de créer 1 nouveau forage chaque année.

Pour économiser la ressource, la commune essaye aussi au maximum d'utiliser des plantes qui consomment moins d'eau.

Les herbicides, fongicides, insecticides

Les herbicides sont de moins en moins utilisés à Vénissieux. On leur préfère un paillis à base de bois broyé dans la litière de la plante. Cela a pour effet de priver de lumière les adventices (mauvaises herbes) qui sortent de terre et donc de prévenir leur apparition. L'évaporation du sol, et donc la consommation d'eau, sont également limitées grâce à cette technique.

On notera que dans le but de limiter l'utilisation de désherbants, le service espaces verts a acquis l'année dernière un désherbeur thermique. Par ailleurs, dans les zones où le sable recouvre le sol, la politique est de ne pas désherber, le simple piétinement suffisant à enlever les mauvaises herbes.

Les fongicides et insecticides sont également très peu utilisés : uniquement sur certains rosiers et pour la production en serre. On notera que pour les pucerons, le service a procédé à un lâché de larves de coccinelles dans les serres, ce qui fonctionne bien.

Les déchets verts

La ville en produit environ 50 tonnes par an. C'est un chiffre important, mais cela est dû au fait que Vénissieux compte plus d'espaces verts par habitant que la moyenne française (100m²/habitant pour Vénissieux contre 16 pour le reste de la France). Les déchets sont alors déposés sur deux sites. Le premier est la déchetterie de Vénissieux, les déchets rentrent alors dans le cycle « normal » de traitement, c'est-à-dire qu'ils sont pris en charge par le Grand Lyon et compostés. Sinon ils sont collectés par MSE, une entreprise qui fait l'objet d'un marché public, et qui composte aussi les déchets au sud de Vénissieux le long de l'autoroute A7. La ville n'utilise pas beaucoup de compost. Le service des espaces verts plante principalement des plantes annuelles ou bisannuelles et pour ce faire utilise du terreau. On notera que depuis 2009, la ville achète un terreau « écologique » où la tourbe est remplacée par de l'ortie broyée.

Rôle pédagogique

Enfin, il faut mentionner le rôle pédagogique du Service des espaces verts : l'intervention dans les écoles, pour l'entretien des cours ou le fleurissement, donne fréquemment lieu à des actions pédagogiques. Les jardiniers expliquent aux enfants les objectifs et les méthodes employées, et même leur font planter ou entretenir les plantes, en fournissant le matériel nécessaire aux enseignants.

(3) Les étangs de Courtenay et Arandon (Isère)

La ville de Vénissieux est copropriétaire d'un site naturel de 42 hectares sur les communes de Courtenay et d'Arandon, dans l'Isère, à une cinquantaine de kilomètres de Vénissieux. Ces étangs appartiennent aux communes de Bron, Givors, Pierre-Bénite, Vaulx-en-Velin et Vénissieux. Ils sont gérés par le SIVAL (Syndicat intercommunal pour les vacances et les loisirs).

Ce site offre aux habitants des cinq communes (ainsi qu'aux agents et à certains comités d'entreprises) deux étangs de 8 et 6 hectares aménagés pour la pratique de la pêche, deux circuits de 5 et 10 kilomètres, une réserve ornithologique⁵⁵ (avec hutte d'observation), ainsi que des aires de jeux pour les enfants, des tables de pique-nique, des barbecues...

• Jardins privés et continuité paysagère

(1) Jardins privés, acteurs importants de la nature à Vénissieux

Les jardins privés sont à prendre en compte quand on parle de nature à Vénissieux. En effet, ils recouvrent une grande partie du territoire de Vénissieux. De plus, ils sont le plus souvent visibles de la rue, ce qui leur donne une fonction paysagère.

Aujourd'hui, aucun guide destiné aux citoyens n'est édité par la ville sur les bonnes pratiques en termes de jardinage. La gestion durable des jardins privés est pourtant un enjeu capital tant pour favoriser la biodiversité et la connectivité entre les espaces verts, que pour limiter les impacts sur les milieux naturels (eau et sols).

On pourrait par exemple conseiller les actions suivantes :

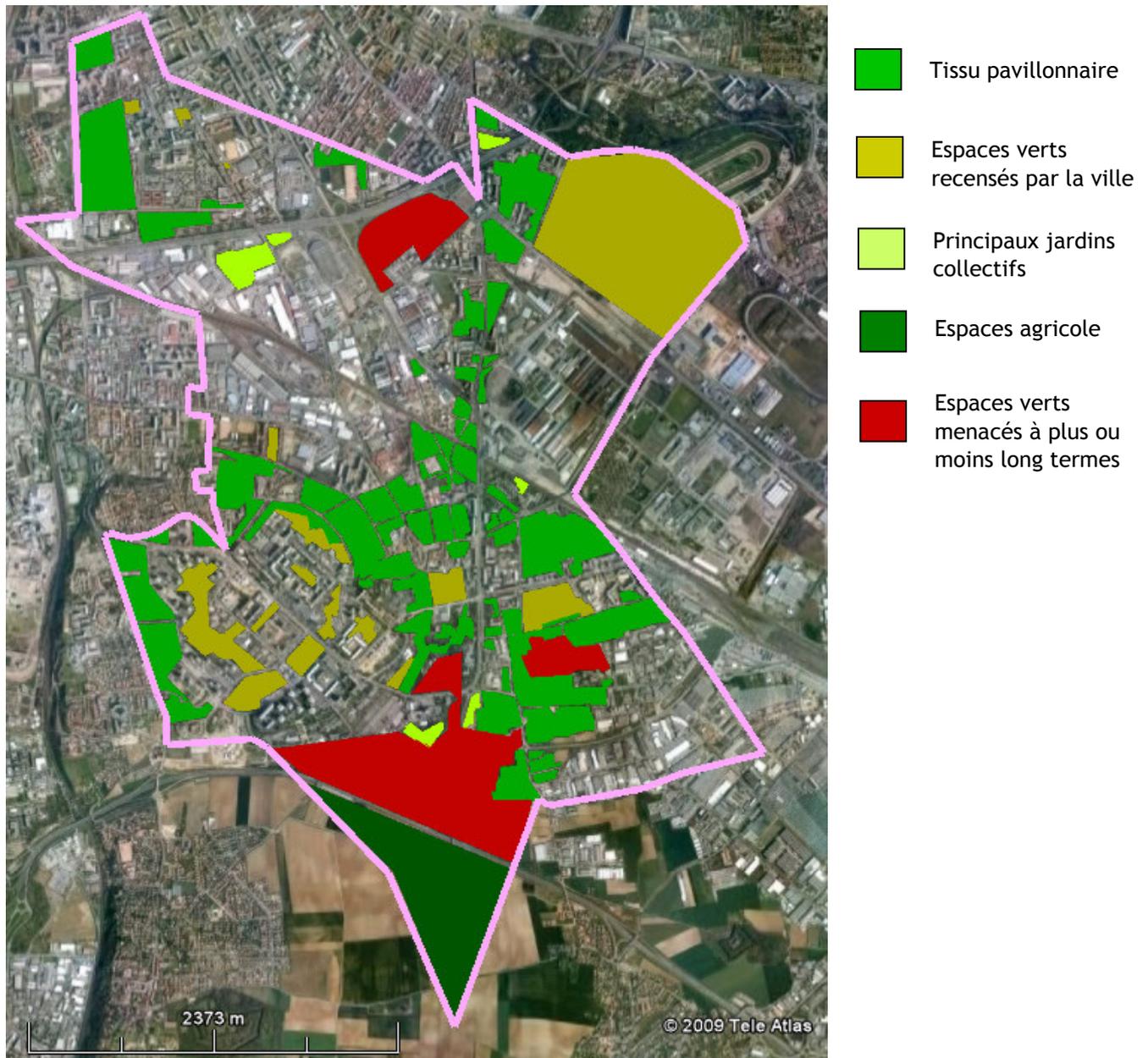
- Installer des composteurs individuels⁵⁶ (limite le transport par rapport à du compost acheté).
- Appliquer des principes de jardinage raisonné, et d'abord respecter les doses prescrites pour les herbicides et les pesticides, ou mieux effectuer un désherbage manuel ou mécanique.
- Installer des nichoirs, mangeoires, abreuvoirs pour favoriser la présence des oiseaux.
- Adapter l'éclairage pour diminuer la pollution lumineuse.

⁵⁵ On peut y observer pendant toute l'année : cygne tuberculé, foulque macroule, canard colvert, grèbe huppé, grèbe castagneux...

⁵⁶ Une action d'incitation, en lien avec le Grand Lyon, démarre à l'automne 2009.

La biodiversité dans les jardins privés a de nombreux avantages, mais est facilement compromise par des pratiques inadaptées. Les oiseaux, par exemple, en plus de l'agrément ou de l'esthétique, ont un rôle important dans l'écosystème du jardin : les rouges-gorges, merles, mésanges, chardonnerets... mangent les insectes et chenilles qui peuvent être pathogènes des cultures. En cas d'application trop importante d'insecticides sur les plantes, les oiseaux ne trouvant plus de nourriture quitteront la zone. Les hérissons consomment également des insectes mais aussi des limaces et des escargots qui peuvent nuire aux potagers. L'application de produits contre les limaces aura un effet dévastateur sur la population de hérissons : ceux-ci consommant les limaces intoxiquées par le produit seront empoisonnés à leur tour. Enfin, l'utilisation de glyphosate (désherbant total qui se retrouve dans l'eau après son utilisation) tue de nombreux amphibiens (et d'après les informations recueillies auprès d'associations, le problème se pose sur le territoire de Vénissieux).

(2) Trame verte



La carte de la trame verte fait apparaître les deux grands réservoirs de biodiversité : le parc de Parilly au nord et les Grandes Terres au sud. Pour les connecter, on constate que le corridor, c'est-à-dire le passage, le plus probable ne se fait pas par les espaces verts entretenus par la

ville. Le tissu pavillonnaire traverse la zone industrielle selon l'axe nord-sud et par conséquent, les jardins privés sont un axe de passage préférentiel, malgré les axes routiers qui traversent ce passage. Pour cela, le corridor doit être entretenu correctement. Les jardins doivent être travaillés dans le respect des mesures énoncées dans le point précédent.

- **Vers une nouvelle orientation des espaces verts ?**

La ville a lancé différentes réflexions sur la gestion de ces espaces.

Une première interrogation porte sur le fleurissement. Les parterres de fleurs sont-ils la solution la plus agréable pour les Vénissiens ? Le fleurissement ne crée-t-il pas des espaces "vitrines", que les habitants ne s'approprient pas vraiment ? En 1990, dans une étude d'opinion, certains habitants avaient émis l'idée que cette abondance de verdure était plus pour les gens de passage que pour les résidents, et qu'il y avait d'autres sujets plus importants à traiter à Vénissieux.

(1) Rôle économique et social des espaces verts

Mais à un autre niveau, une question se pose également sur la valeur et le rôle des espaces verts dans un développement durable de la ville. Est-il en particulier possible de gérer les espaces verts communaux de telle sorte qu'ils aient une fonction plus transversale au regard du développement durable ?

Un exemple intéressant peut nourrir cette réflexion. L'association *Passe jardin*, représentant dans la région Rhône Alpes de l'association *Le jardin dans tous ses états*, a mis en place, en coopération avec la Ville de Vénissieux *Le jardin de l'envol*, situé 3 rue de la démocratie sur le coteau des Minguettes. Sur un terrain appartenant à la ville, l'association gère le potager grâce à 10-12 personnes, qui peuvent être envoyées par des prescripteurs, et qui sont en réinsertion. L'association, en partenariat avec la ville, apprend donc à ces personnes comment jardiner (cela a déjà débouché sur des opportunités de stages dans ce domaine au terme du passage au jardin de l'envol). Les participants doivent donc respecter un cadre : horaires de travail et jours d'ouverture. En échange, ils se partagent la récolte. Ce n'est pas de la réinsertion économique comme « les jardins de cocagne » c'est une réinsertion sociale. Les personnes réapprennent à travailler à plusieurs et à respecter des horaires. Une absence entraîne l'annulation des droits sur la récolte. C'est aussi un excellent moyen de lutter contre la solitude. Toutes les personnes participant sont des volontaires, même ceux venant de prescripteurs. On notera également que le maraîchage est « bio ».

Cette association intervient également sur le grand Lyon. Par exemple à Vaux en Velin, des jardins d'habitants ont été mis en place (il en existe déjà un à Vénissieux). Les habitants s'emploient alors à fleurir la plus petite parcelle de leur quartier, s'appropriant l'espace. *Passe Jardin* est présente pour la concertation lors du lancement des opérations, mais également pour accompagner les résidents dans des démarches de cultures durables et pour organiser la concertation qui est, à leurs yeux, capitale. D'autres combinaisons sont encore réalisées, par exemple un groupe d'habitants a engagé un jeune maraîcher qui cultive leur propriété. Les résidents viennent aider le maraîcher à leur gré. Le maraîcher est salarié ; les résidents ont droit à la récolte.

Vénissieux dispose déjà d'un nombre important de jardins familiaux que ce soit ceux de Renault Trucks, de la Caisse d'Épargne ou de la ville. Ces jardins, mis à disposition des citoyens pour que chacun puisse produire des fruits et des légumes, ont un rôle écologique semblable à celui des jardins privés, cependant la fonction de cohésion sociale y est beaucoup plus forte. Ces jardins familiaux sont une pratique à encourager sur le territoire de Vénissieux à l'image du Jardin de Jules Guesde mis à la disposition des habitants, ou du projet de création à la Darnaise. On notera que le code rural protège ces jardins familiaux, puisqu'il impose la reconstitution à surfaces égales des jardins détruits du fait de l'urbanisation.

Il y a donc beaucoup de pistes à explorer pour que les gens perçoivent leur cadre de vie d'une manière différente et pour que la gestion des espaces verts dépasse le stade, aujourd'hui en

bonne partie déjà acquis, du respect de l'environnement, pour aller au-delà en intégrant une dimension sociale et/ou économique, et en s'inscrivant encore plus dans le développement durable. Ces requalifications d'espaces verts ont bien sûr un prix et la faisabilité devra être étudiée au cas par cas. Les associations comme *Passe Jardin* sont bien entendu tout à fait ouvertes à la concertation et désireuses de prendre part au développement de ce type d'actions à Vénissieux.

(2) Trame, biodiversité et étalement urbain

Enfin, et c'est sans doute un point capital, on peut également se demander si la gestion des espaces verts occupe toute la place qui lui revient dans le débat sur la croissance de la ville.

Le maintien ou le rétablissement de la trame verte ne doivent pas être abordés par accident quand se pose la question de l'utilisation d'un délaissé, comme si les espaces verts étaient là "pour faire joli" en attendant qu'on trouve une bonne idée de zone d'activités ou d'habitat ou un équipement à créer. La continuité et le fonctionnement écologique des espaces verts et naturels doivent être des enjeux à part entière dans les choix urbains.

Ce sujet sera abordé dans la fiche sur les politiques d'urbanisme.

c/ Conclusion

Nous avons donc vu que pour les déchets, comme pour les espaces verts, une communication supplémentaire pourrait être bénéfique.

Il s'agit d'abord d'informer les commerçants, artisans, PME et PMI sur les solutions dont ils disposent pour évacuer leurs déchets. De la même façon, guider les riverains vers de meilleures pratiques en termes de jardinage pourrait être très positif pour la biodiversité à Vénissieux.

Enfin, en matière de gestion des déchets, la réduction de la quantité devra être un des axes de l'action de la collectivité (et des bailleurs sociaux).

Synthèse

- **Collecte et du tri sélectif des déchets : un mauvais score (volume /qualité) dans certains quartiers (Minguettes, Centre...)**
- **Propreté urbaine : nombreux comportements de vandalisme et d'incivisme**
- **Énergie : des efforts sur la consommation d'électricité et l'éclairage public (marges de progression sur la question du sur-éclairage)**
- **Une vraie richesse en espaces verts et en biodiversité**
 - **La continuité et le fonctionnement écologique des espaces verts devraient prendre une place plus importante dans la réflexion de la ville sur son évolution. (> Débat public ?)**
 - **La richesse en espaces verts de la ville pose également la question de sa valorisation éducative, économique et sociale (exemple *Jardins de l'envol, jardins familiaux...*)**
 - **Jardins privés : des actions à mener pour renforcer la trame verte et conforter la biodiversité**

7. Les Grandes Terres

Aujourd'hui, l'étalement des villes menace toutes les zones agricoles périurbaines. Si ces territoires sont à présent défendus par le Grenelle de l'Environnement, les communes principalement au Sud de Vénissieux se sont déjà regroupées en syndicat (Syndicat Intercommunal des Grandes Terres) pour défendre au mieux les intérêts de leurs espaces agricoles.

Cet espace sauvegardé est exceptionnel de par sa proximité avec la frange urbaine, la biodiversité qu'elle abrite (le plateau des Grandes Terres est classé en ZNIEFF⁵⁷), et sa gestion.

a/ Contexte

• *Les secteurs agricoles du Grand Lyon*

On distingue 5 secteurs agricoles dans le Grand Lyon pour une Surface Agricole Utile (SAU), c'est-à-dire concrètement affectée à la production végétale, de 10 000ha :

- Les *Monts d'Or* au nord-ouest, qui sont occupés de manière très diversifiée avec des exploitations de type polyculture-élevage mais aussi des arboriculteurs et des horticulteurs.
- Le *Franc Lyonnais*, au nord, qui a une forte dominante céréalière.
- Les *Vallons de l'ouest Lyonnais*, à l'ouest, où de nombreuses exploitations sont en polyculture-élevage, car les pentes parfois escarpées ne permettent pas la mécanisation et favorisent le développement de pâtures.
- Une *Zone arboricole* au sud, où l'on trouve, comme le nom l'indique, principalement de l'arboriculture, mais aussi des zones de maraîchage et d'horticulture, et également de la polyculture.
- La *Plaine de l'est* est un pôle céréalier (94% des surfaces agricoles). Ce secteur est contraint par l'extension de la ville et l'irrigation y est très développée. C'est dans cette plaine de l'est que l'on trouve le plateau des Grandes Terres.

• *Les sols*

D'un point de vue géologique, le plateau des Grandes Terres est composé d'une épaisse couche de molasse datant du Miocène, recouverte de moraine de fond déposée lors des dernières glaciations (Riss-Würm). Ces moraines ont été retravaillées par les eaux de fonte lors du retrait glaciaire. Lors de ce retrait, les vents ont déposé un limon fin et fertile : le loess. Les terres loessiques sont favorables à l'agriculture notamment grâce à leur capacité de rétention d'eau. Ce sont généralement des terres à blé. On notera également une faible présence de cailloux et de silice, ce qui contribue entre autres à faciliter le passage de machines agricoles.

• *Les caractéristiques des Grandes Terres*

Le plateau est donc une zone agricole partagée entre les communes de Corbas, Vénissieux, Feyzin, Solaize et s'étend beaucoup plus loin⁵⁸. Il doit son nom à la taille importante des exploitations qui étaient plus grandes que dans le reste de la région. Jusque dans les années 50, on trouvait de nombreuses exploitations qui vivaient de l'élevage. Les bovins, (bœuf et vache) étaient élevés pour leur viande et leur lait, mais aussi pour réaliser les travaux sur les champs (labours, hersage, semailles...). On élevait également des volailles, des moutons et des porcs (le saucisson lyonnais était alors très réputé). Les Grandes Terres ont également été le support de vignes. Feyzin était alors connu pour son vin blanc : la roussette. Enfin Vénissieux était l'une des capitales de la rose et comptait une trentaine de rosiéristes. Des variétés de roses ont été créées sur le plateau des Grandes Terres.

⁵⁷ Zone Naturelle d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique.

⁵⁸ Jusqu'à Saint Symphorien d'Ozon, qui ne fait partie du Syndicat Intercommunal des Grandes Terres.

Aujourd'hui, on ne trouve plus de vigne ni d'élevage sur les Grandes Terres. Sur les 21 exploitants (pour une centaine de propriétaires) qui cultivent les 500 ha du plateau on compte principalement 17 producteurs de grandes cultures et 2 horticulteurs pépiniéristes. On notera également que la plupart des exploitants du plateau ont un deuxième emploi comme par exemple l'entretien des espaces verts, y compris sur le site même des Grandes Terres (haies, aires d'accueil...).

b/ Cultures et itinéraires techniques

Les grandes cultures représentent 95% de la surface cultivée. Les céréales comme le blé, le maïs ou le sorgho, sont principalement utilisées sur la production de farines. La production annuelle est de 1750 tonnes de blé (soit l'équivalent de 8 millions de baguettes de pain) et de 2300 tonnes de maïs pour l'amidonnerie (couches, papiers) et l'alimentation animale.

Les oléagineux sont également présents sur le plateau. On retrouve entre autres le colza (450 tonnes de récolte annuelle qui produisent 150 000 litres d'huiles alimentaires ou incorporées au diesel) et le tournesol.

On trouve également quelques protéagineux, comme le pois, qui sont destinés à l'alimentation animale. De manière plus générale, introduire des protéagineux dans l'enchaînement des cultures est une très bonne chose. En effet, les protéagineux réalisent une symbiose avec des microorganismes du sol qui a pour principale propriété de fixer l'azote atmosphérique, et contribue donc à enrichir le sol en azote.

Les 5% restants sont occupés par des cultures maraîchères, poireaux, asperges, pommes de terre, pommes et poires, mais aussi la culture de la rose.

Les cultures sont très fréquemment irriguées (notamment les maïs). Cet arrosage, par aspersion ou au goutte-à-goutte, se fait avec l'eau du Rhône à l'aide de tensiomètres qui permettent l'arrosage selon la nécessité.

c/ Mesures agro-environnementales

• *Le remembrement*

Avec la construction du boulevard urbain sud en 1995 et l'ouverture de l'autoroute en 1997, le plateau des Grandes Terres a été contraint de mettre en place un remembrement. Les parcelles ont donc été regroupées pour que chaque propriétaire ait des parcelles plus grandes, plus proche de chez lui et donc plus faciles à travailler. De manière générale, cette réforme qui a pour but de faciliter le travail de l'agriculteur entraîne de lourdes conséquences environnementales avec l'arrachage des haies qui séparent normalement les parcelles dans un paysage bocager. Mais au contraire, sur les Grandes Terres, 7 km de haies et d'arbustes ont été plantés grâce au remembrement. Au total, 20 kilomètres de haies devraient être plantés à la fin 2009.

Les haies sont composées de plusieurs strates, ce qui les rend très différentes des haies urbaines qui ne sont généralement composées que d'une espèce végétale. La haie rurale est ainsi composée :

- une strate herbacée compose la base de la haie. Elle se caractérise généralement par un talus ou une bande enherbée empierrée par les rebuts des champs et couvertes d'herbes et de fleurs. On y trouve généralement fleurs à pollen, pissenlits, violettes odorantes et chèvrefeuilles.
- une strate arbustive regroupe les buissons et les bosquets. On y trouve fréquemment de l'aubépine, du houx, de l'églantier, du sureau et du noisetier.
- une strate arborée domine la haie. Elle se compose entre autres d'érable champêtre, de sycomore, de frêne et de mûrier.

(1) Avantages agronomiques des haies

Si les haies ont été arrachées lors de la plupart des remembrements, on y revient aujourd'hui en raison de leurs vertus agronomiques, écologiques et paysagères (mesures de protection des haies de la loi du 8 janvier 1993).

D'un point de vue agronomique, les haies, à travers leurs trois strates énoncées précédemment, représentent d'abord un obstacle physique. En effet, les céréales sont soumises au phénomène de verse, c'est-à-dire que le vent couche les tiges au sol les brisants ou les rendant impossibles à récolter. Là où un mur ne protège le sol que sur une longueur égale à deux fois sa hauteur, une haie permet une protection de 15 à 20 fois sa hauteur en évitant les phénomènes de tourbillons des courants d'air grâce à sa perméabilité.

Les haies ont aussi un rôle de régulateur de climat. En effet, grâce à son ombre et à son action sur le vent, le sol se dessèche moins en été. En hiver, elles évitent les gelées en faisant obstacle au mouvement d'air froid.

Les haies aident aussi à lutter contre les phénomènes de ruissellement et d'érosion qui sont des problématiques très importantes du plateau des Grandes Terres. En effet grâce à ses racines, la haie favorise l'infiltration de l'eau vers les nappes phréatiques, drainant ainsi le sol. Par cette action, elle limite considérablement l'érosion.

Finalement, elle retient, grâce à ses racines, les résidus d'engrais en les utilisant pour son propre développement. A l'automne, les feuilles tombent et forment de l'humus qui est un engrais naturel.

La haie présente donc de très nombreux avantages agronomiques qui sont souvent aussi, des avantages écologiques (rétention des engrais, limitation de l'érosion...). Cependant, ces agencements végétaux ont aussi un impact très important sur la biodiversité.

(2) Avantages pour la biodiversité

A chaque strate de végétation de la haie, on trouve des espèces animales différentes. La strate herbacée est propice aux insectes et aux rongeurs. La strate arbustive, très dense, abrite des petits passereaux comme le rouge gorge, le rossignol et la fauvette. Finalement la strate arborée est la préférée des rapaces. On notera qu'un nichoir a été installé sur le château d'eau pour favoriser la présence de rapaces qui attaquent les corvidés (corbeaux, corneilles...) et les petits rongeurs de type campagnols nuisibles aux cultures.

De manière générale, les haies favorisent la présence de l'avifaune. Si avant 1995 on ne comptait que 6 espèces nicheuses sur les Grandes Terres, on n'en dénombre pas moins de 39 aujourd'hui. Parmi celles-ci, nous pouvons citer l'alouette des champs, le bruant proyer et le faucon crécerelle. Le plateau sert également de halte migratoire à près de 50 espèces d'oiseaux (hirondelles, martinets, étourneaux...) dont la présence est fonction de la saison.

Finalement, d'un point de vue plus général sur la biodiversité, on trouve également sur les Grandes Terres des mammifères comme le blaireau, le renard, le lapin de garenne, le campagnol et quelques lièvres. Au niveau des mares et du fort, il est fréquent de rencontrer la grenouille verte, le triton alpestre et palmé et le lézard des murailles.

• Dans le cycle des cultures

De nombreuses mesures ont été prises pour le développement durable au sein même de l'enchaînement des cultures. On peut citer deux expériences particulièrement intéressantes.

(1) Les terres fleuries

Aujourd'hui, la requalification des jachères est très répandue. On peut en effet mettre en place des jachères énergétiques (avec un semis de culture énergétique tel que le colza), des jachères « environnement et faune sauvage » (semis et travail en accord avec l'accueil de la faune pour en favoriser la présence) ou encore des jachères florales. Ce sont ces dernières jachères qui ont été choisies par les Grandes Terres depuis 2004. En effet, chaque été, 5 ha de jachère sont

semés en champs de fleurs. Cela a plusieurs avantages : tout d'abord, du point de vue de la biodiversité, les jachères florales sont très favorables aux insectes pollinisateurs. L'intérêt est aussi important du point de vue de l'érosion de sol car le couvert végétal permet de limiter les pertes de matière. Finalement, l'intérêt paysager d'un champ de fleurs est très important et permet d'accueillir le public dans de bonnes conditions.

(2) Les Bois Raméaux Fragmentés

Les Bois Raméaux Fragmentés (BRF) sont une technique agronomique qui vise à limiter le nombre de passage des engins agricoles (possible suppression du labour), et l'utilisation des engrais et de l'irrigation dans la culture des végétaux, alimentaires ou non.

Pour cela on utilise les branches fraîchement broyées et répandues rapidement au sol. Tout une pédofaune et pédoflore va alors s'installer et initier un processus d'humification (comme dans une forêt). Cette pratique est une méthode dite d'aggradation, c'est-à-dire qu'elle améliore la qualité et la richesse du sol. En partant du constat que le labour nuit à la pédofaune en bouleversant son milieu (le sol) et en la mettant à jour, le bois raméal fragmenté vise au contraire à renforcer la faune du sol. L'intérêt de cette méthode n'est pas d'augmenter les rendements, mais de produire autant en diminuant l'impact de la culture sur l'environnement, notamment en limitant les apports. De plus, il semblerait que les nitrates seraient mieux liés à l'humus qu'au sol traditionnel, par conséquent, moins d'azote s'infiltrerait dans la nappe phréatique sous-jacente.

La méthode des Bois Raméaux Fragmentés étant encore, sur les Grandes Terres, au stade expérimental, les bienfaits sur les sols restent à vérifier, mais en tout cas les bénéfiques à l'échelle de l'agglomération pourraient être considérables en cas de bon fonctionnement du système. En effet, une quantité énorme de branches et rameaux étant nécessaire au processus, si cette technique se répandait à l'ensemble des Grandes Terres, elles pourraient valoriser la quasi totalité des déchets verts de l'agglomération. Le Grand Lyon deviendrait ainsi une zone pionnière de cette technique. Vénissieux pourrait, quant à elle, au lieu d'envoyer ses déchets verts pour compostage à une entreprise extérieure, les utiliser en circuit court sur les Grandes Terres. Les déchets verts des particuliers pourraient aussi être inclus dans les Bois Raméaux Fragmentés. Une des questions qui seraient cependant à approfondir est celle de la qualité des déchets verts, qui ne doivent contenir ni pesticides, ni parasites, ni corps étrangers (matières plastiques ou métaux notamment).

d/ Accueil du public, visites pédagogiques

L'aménagement de sentiers fléchés constitue la première étape de l'ouverture des Grandes Terres au public. Ces sentiers sont le signe de l'envie du syndicat de communiquer sur ce qu'est l'agriculture et le métier d'agriculteur. Outre ces sentiers, il est également possible de bénéficier de visites plus pédagogiques avec des guides qui aident les visiteurs à mieux saisir les enjeux de ce territoire.

Mais une véritable ouverture des Grandes Terres passe aussi par la création d'un accès plus facile. Le boulevard urbain sud (BUS) constitue en effet une barrière. L'idéal serait de créer un accès facilitant la circulation des piétons et cycles, sans permettre aux autos de s'approcher trop des Grandes Terres.

Un projet de passerelle est actuellement à l'étude : elle serait sans doute réalisée en parallèle au pont actuel sur la D95, en coopération entre Feyzin et Vénissieux. Aucune échéance précise n'est encore fixée pour la construction de cette passerelle.

• Sentiers Publics

Le syndicat des Grandes Terres propose 3 sentiers aménagés pour découvrir cet espace naturel où peuvent cheminer tous les visiteurs :

- Le sentier des alouettes sillonne le plateau et son vaste espace agricole. Il permet, comme son nom l'indique de découvrir l'espèce la plus commune nichant sur le plateau : l'alouette.

Cette boucle de 3,2 km permet aussi d'admirer les oiseaux migrateurs lors de leur transit par les Grandes Terres. Des panneaux sont disposés le long du chemin pour donner au promeneur des informations sur ces oiseaux et sur la zone agricole.

- Le sentier des moissons permet de découvrir le monde des céréaliers du sud est lyonnais. Cette boucle de 3 km permet au visiteur d'en apprendre plus sur la physiologie des céréales, sur leur histoire et sur la manière dont elles sont cultivées.
- Le sentier VTT des Grandes Terres peut être parcouru à vélo ou à pied. Ses 10 km traversent les Grandes Terres et permettent d'apprécier un grand nombre de paysages.

• *Les visites pédagogiques*

Toutes les Grandes Terres peuvent être visitées grâce notamment au syndicat, à l'ONF et à l'association Naturama⁵⁹.

Ce sont aujourd'hui principalement des scolaires qui sont accueillis (environ 45 actions par ans). C'est dans ce cadre qu'a été publié un « Livret Découverte » qui a pour but de donner de l'information et une trame pédagogique aux enseignants. En effet, on retrouve dans ces documents les principales informations sur les Grandes Terres ainsi qu'un exemple de parcours de formation qui guide l'enseignant dans l'organisation de la sortie aussi bien sur la préparation en classe, que sur la phase de terrain et finalement sur l'interprétation des données collectées.

Aujourd'hui le nombre de demandes de visites pédagogiques est tel qu'elles ne peuvent pas toutes être satisfaites.

e/ Conclusion

Les agriculteurs du plateau des Grandes Terres semblent s'être approprié la notion de multifonctionnalité de l'agriculture. Une exploitation agricole n'est pas une entreprise comme les autres : les agriculteurs ont, au-delà de la production de denrées essentielles, un rôle dans la préservation des milieux naturels, l'aménagement du territoire et du paysage, l'héritage culturel...

La plus grande réussite des Grandes Terres est peut-être la réelle prise en compte de ces enjeux, aussi bien à travers des expériences comme la plantation et l'entretien de haies, ou la mise en place des terres fleuries, que dans l'effort pour mettre en valeur l'attrait paysager du territoire. Un classement ENAP (Espace Naturel à Protéger) pourrait éventuellement être envisagé (discussions en cours).

Les Grandes Terres ont aussi une fonction sociale très importante. En effet, ce territoire offre un paysage riche, varié et très dépaysant par rapport aux espaces verts urbains aux portes de la ville. Les Grandes Terres permettent également aux Vénissiens de découvrir la nature et de s'informer sur les questions de biodiversité et de pratiques agricoles qui font plus que jamais débats en ce moment avec le Grenelle de l'Environnement. Elles assument cette dernière fonction de deux façons. D'abord, en ouvrant les portes de ce territoire périurbain aux visiteurs (qu'ils soient à pied ou à vélo). Mais aussi en assurant des visites scolaires. Un des projets de la commune de Vénissieux est d'ailleurs de soutenir ces actions éducatives.

Dans ce domaine de l'éducation et de la sensibilisation, on peut évidemment aller plus loin, tant sur les thèmes abordés que sur les publics visés. Une perspective de la ville de Vénissieux est de favoriser les circuits courts et les échanges producteurs-consommateurs, ce qui permettrait de toucher le grand public. Un soutien de la ville au développement de circuits courts de distribution permettrait non seulement de conforter l'économie locale mais aussi de réduire les intermédiaires ainsi que les besoins en transports et en conservation améliorant l'éco-bilan des produits. Un retour du maraîchage, plus propice à la vente directe, serait-il envisageable géographiquement et économiquement ? Cela supposerait en tout cas des investissements importants de la part des agriculteurs. Pour les céréaliers, on peut penser à la transformation de blé en farine et à la vente directe de ce produit transformé.

⁵⁹ Naturama, association d'éducation à l'environnement 8 rue de l'égalité 69 230 saint Genis Laval

Un point fondamental est évidemment celui de l'accessibilité des Grandes Terres : la création d'une passerelle au-dessus du BUS permettra vraiment à cet espace remarquable de s'ouvrir aux Vénissiens et de jouer un rôle important dans leur sensibilisation au développement durable.

Synthèse

- **Une expérience remarquable :**
Un espace agricole périurbain très bien intégré à son environnement
Les exploitants ont démontré une véritable prise de conscience des enjeux écologiques de ce territoire
- **Une réserve de biodiversité de première importance pour Vénissieux**
- **Une fonction pédagogique déjà réelle mais à développer**
- **Un accès en mode doux à mettre en place. (Une passerelle au dessus du BUS ?)**

8. Les milieux naturels

a/ L'air

• *Compétence*

La gestion de la ressource « air » et de sa qualité est une compétence, pour l'essentiel, de l'État. Il est aussi de sa responsabilité de surveiller les grandes entreprises qui sont quasiment toutes classées ICPE.

La mission communale se réduit à travailler avec les services de l'État parmi lesquels nous pouvons citer :

- La DRIRE (Direction Régionale de l'Industrie, de la Recherche et de l'Environnement) avec qui la commune gère les installations classées,
- La DDASS (Direction Départementale des Affaires Sanitaires et Sociales) pour les problématiques d'impact sanitaire de la qualité de l'air.
- La DDEA⁶⁰ (Direction Départementale de l'Équipement et de l'Agriculture) en charge de l'impact sur l'air des infrastructures de transports terrestres.
- Des structures mises en place sous la responsabilité de l'État comme le SPIRAL-AIR (Secrétariat Permanent pour la prévention des Pollutions industrielles et des Risques dans l'Agglomération Lyonnaise) et le COPARLY (Comité pour le Contrôle de la Pollution Atmosphérique dans le Rhône et la Région Lyonnaise)

De plus, on notera qu'en interne, les plans de déplacement urbains sont gérés par la direction de l'urbanisme et que les contraintes de la loi en matière de renouvellement des flottes de véhicules sont du ressort de la direction du patrimoine.

• *Pollution de l'air*

(1) Qualité générale de l'air

La COPARLY assure des relevés de la qualité de l'air quotidienne grâce à une multitude de stations disséminées sur tout le Grand Lyon. Elles sont réparties en deux catégories : les stations de fond qui estiment la pollution moyenne à laquelle est exposé un habitant (mesure d'un grand nombre de molécules) et les stations de proximité qui mesurent un maximum de pollution aux endroits les plus sensibles. La station de fond la plus proche de Vénissieux est celle de Gerland (183, rue Marcel Mérieux). Les résultats enregistrés par cette station sont présentés dans le tableau ci après :

Polluant/année	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Seuils de référence
Ozone	42	39	36	40	50	40	43	44	39		200 (Objectif qualité)
Dioxyde d'azote	45	43	46	42	42	42	40	41	39	38	
Monoxyde d'azote	32	28	25	29	24	24	19	22	19	18	40 (Norme)
Dioxyde de soufre	10	10	7	8	8	6	4	4	3	4	50 (Objectif qualité)
Sulfure d'hydrogène	3	3	2	1	0		0				

Principaux polluants en $\mu\text{g} / \text{m}^3$ dans l'aire à Vénissieux de 1999 à 2008

source : COPARLY

On remarque que toutes les valeurs sont inférieures aux normes ou aux objectifs de qualité. On en conclut donc à une relativement bonne qualité générale de l'air dans la zone de Vénissieux.

⁶⁰ Ex-DDE (Direction Départementale de l'Équipement).

(2) Pollution industrielle au niveau de Vénissieux

Vénissieux comporte un grand nombre de sites industriels plus ou moins lourds, mais souvent réputés polluants. C'est pourquoi la COPARLY a créé une station de proximité dite « industrielle » à Vénissieux, localisée rue V. Komarov jusqu'en 2003, puis 43 boulevard Laurent Gerin depuis avril 2004. Cette station ne mesure que le dioxyde de soufre, molécule représentative de la pollution industrielle. Voici les résultats obtenus par la COPARLY :

Typologie	stations / Année	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Objectif qualité
industriel	Vénissieux	8	6	6	4	6						50
industriel	Vénissieux village							3	3	3	2	

Teneur de l'aire en Dioxyde de Soufre ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) de 1999 à 2008

source : COPARLY

Nous observons que les résultats sont bons, très inférieurs à l'objectif de qualité et donc à la norme mais aussi inférieurs au niveau de pollution observé à la station de Gerland.

Cependant, le dioxyde de soufre n'est pas le seul marqueur de la pollution industrielle. Une étude poussée a été menée en 2006/2007 à Vénissieux par la COPARLY sur les HAP (hydrocarbures aromatiques polycycliques) qui émanent de toute combustion incomplète (gaz d'échappement, incinérations...). L'objectif principal de cette étude était de mesurer les émissions en HAP d'une des principales entreprises de Vénissieux : Carbone Savoie (aujourd'hui UCAR) qui fabrique des électrodes en carbone graphite. Depuis 2005, ce site est devenu l'un des principaux émetteurs de HAP de la région Rhône-Alpes répertoriés par la DRIRE. Les mesures se sont effectuées de la station « Vénissieux Village » décrite précédemment située à 400m au sud d'UCAR.

L'étude s'est plus particulièrement intéressée au Benzo(a)pyrène qui est l'unique composé de HAP à faire l'objet d'une valeur cible fixée à $1 \text{ ng}/\text{m}^3$ pour l'année 2012 par la directive du 15 décembre 2004. Le tableau de présentation des dépassements observés est présenté ci-dessous :

Typologie	Fond Urbain		Proximité Trafic		Proximité Industrielle
Agglomération	Lyon	Grenoble	Lyon	Grenoble	Lyon
Site	Lyon-Centre	Les Frênes	Etats-Unis	Le Rondeau	Vénissieux-Village
Années prises en compte	2007	2005-2007	2002-2006	2002-2004	2004-2007
Respect de la valeur cible pour le B(a)P : $1 \text{ ng}/\text{m}^3$ en moyenne annuelle					
Tendance sur plusieurs années	? (une seule année de mesures)	 (variable)	 (stable)	 (variable)	 (en augmentation ces dernières années)

Légende :

- Plusieurs dépassements constatés de la valeur cible
- 1 dépassement de la valeur cible constaté et/ou valeurs majoritairement supérieures au seuil d'évaluation maximal
- Valeurs majoritairement inférieures ou égales au seuil d'évaluation maximal (60% de la valeur cible)

Qualité de l'aire au regard de la teneur du Benzo(a)pyrène dans différentes villes de la région Rhône Alpes.

On constate que Vénissieux, aux abords de UCAR est sujet à de nombreux dépassements, et que leur nombre est en augmentation. D'autre part, un inventaire des émissions réalisées sur la zone d'étude a permis d'identifier les différentes sources d'émissions de HAP et d'évaluer la part des différents secteurs. Les HAP sont émis en grande majorité par le secteur de l'industrie-

énergie (93% des émissions totales pour les 6 principaux HAP et 80% pour le B(a)P). Cet inventaire a aussi permis de mettre en évidence que, en 2005, la part des émissions de l'usine Carbone Savoie était plus importante que la part réunie de tous les émetteurs de HAP de la région Rhône-Alpes répertoriés par la DRIRE. Cette étude avait donc mis en avant un fort impact de l'activité industrielle sur la qualité de l'air du sud de Vénissieux.

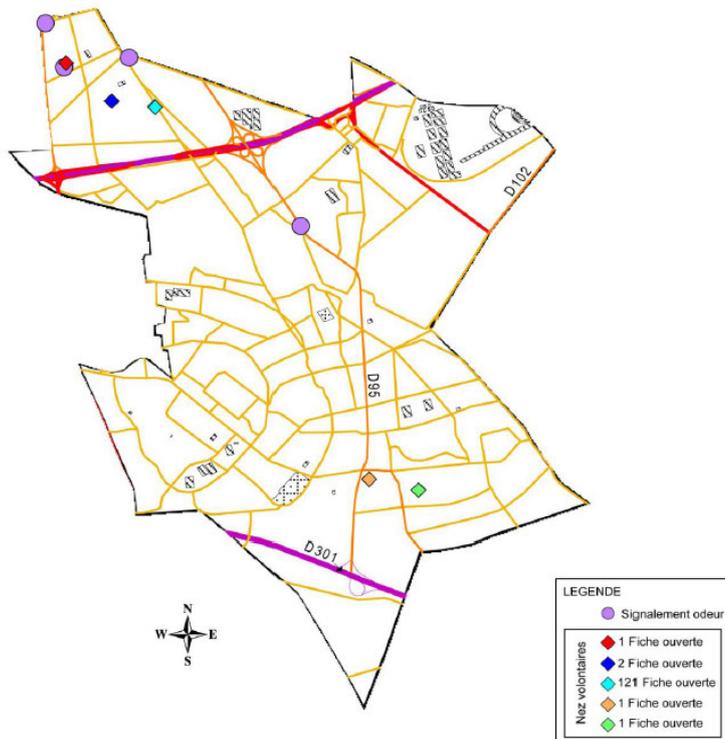
Depuis cette étude, Carbone Savoie, devenu UCAR, a présenté au Comité Départemental des Risques Environnementaux un projet d'investissement de 18 millions d'euros visant à réduire leurs émissions atmosphériques. UCAR n'est pas la seule entreprise de Vénissieux à mettre en place des dispositifs dans le but de réduire leurs impacts sur la qualité de l'air. En effet la fonderie Arvin Meritor a aussi pris des mesures dans ce sens : toutes les cheminées ont été rehaussées et les dépoussiéreurs sont contrôlés toutes les semaines par une entreprise spécialisée. De la même manière, les contrôles semestriels des rejets de poussières et les contrôles annuels de COV (Composés Organiques Volatils) sont analysés. Un plan de gestion solvant et une optimisation de l'installation de lavage des fumées (qui permet de neutraliser les odeurs de fonderie et de diminuer les rejets de COV) ont également été mis en place.

Finalement, on signalera également le dossier, encore à l'étude, de la chaufferie des Minguettes qui subit un dysfonctionnement de la tranche « bois » et une non-conformité réglementaire des émissions atmosphériques.

• *Nuisances olfactives*

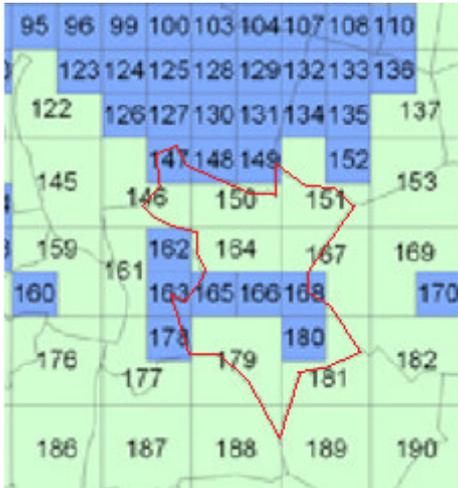
Issu d'un partenariat entre les services de l'État, du Grand Lyon, des collectivités territoriales et des industriels, Respiralyon a pour but de réaliser un état des lieux des nuisances olfactives chroniques, de faire des propositions pour gérer les situations de « crises olfactives », de tenter de limiter les odeurs à la source et d'informer le grand public.

Concrètement le dispositif s'appuie sur un réseau de personnes volontaires et bénévoles qui participent au réseau de nez, ainsi que sur les signalements d'odeurs que tout habitant du Grand Lyon peut effectuer. Ces informations sont ensuite centralisées et exploitées par la COPARLY. Finalement, des actions sont mises en place pour remédier aux nuisances olfactives.



Carte des odeurs ressenties à Vénissieux

La COPARLY nous a communiqué la carte des signalements d'odeurs sur la commune de Vénissieux pour l'année 2008. Les odeurs signalées par les ronds sont issues des habitants qui ont contacté Respiralyon pour signaler une odeur. Les odeurs signalées par un losange sont issues du réseau de nez interne à l'association. Mais ces résultats doivent être interprétés en tenant compte des conditions dans lesquelles ces cartes sont établies, et notamment des biais que peuvent introduire les moyens humains mobilisés. On remarque tout d'abord qu'aucune odeur n'a été détectée par un nez au niveau du tissu industriel au sud de Laurent Bonnevey. Cela peut s'expliquer grâce à la carte de répartition des nez :

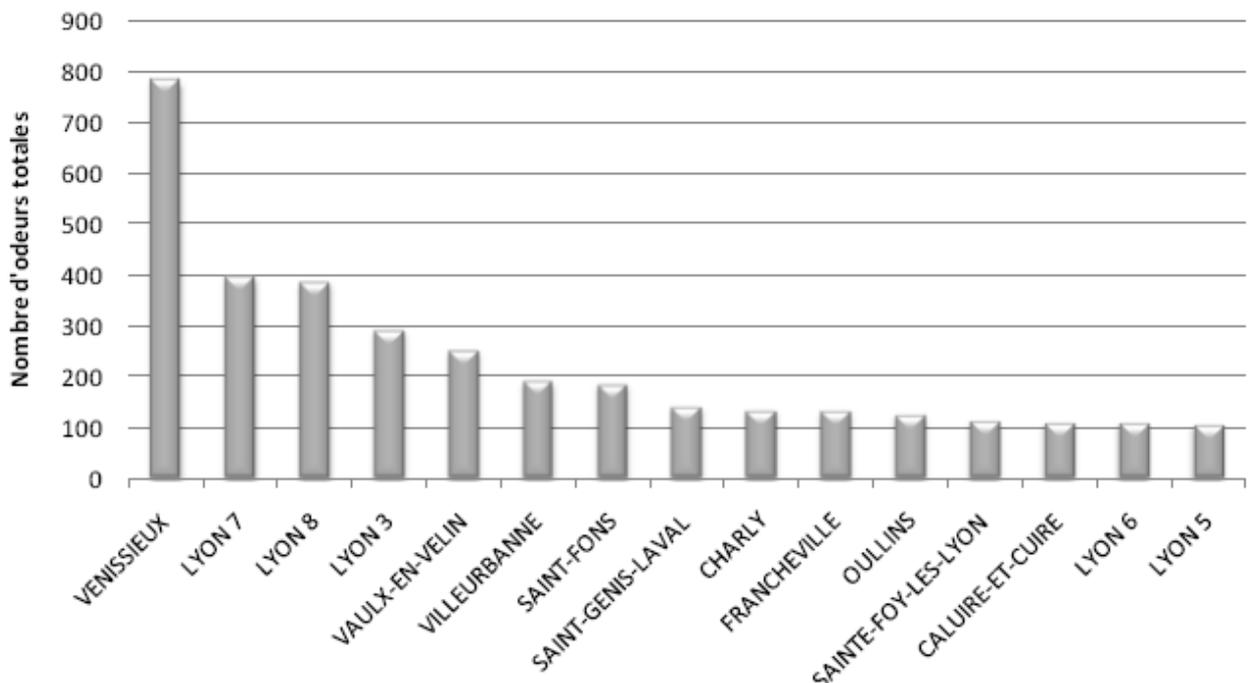


Vénissieux comporte de nombreux espaces bleu ciel où il n'y a aucun nez.

On remarque que la zone industrielle n'est pas couverte. Aucune odeur ne peut donc y être détectée.

Par ailleurs, si 4 des 5 nez ont recensé une ou deux odeurs dans l'année, le cinquième a ouvert 121 fiches, correspondant à autant d'odeurs ressenties : le système de mesure et de cartographie semble donc assez aléatoire et fortement dépendant de la sensibilité et de la bonne volonté des nez.

Toujours d'après cette méthode des nez, et avec donc les mêmes réserves quant aux résultats, Vénissieux est classé comme ville la plus "odorante" du Grand Lyon par la COPARLY et Respiralyon :



Classement des 15 communes les plus odorantes du Grand Lyon

Le 27 Mars 2009, le groupe de travail du SPIRAL-AIR a constaté que la complexité des mélanges d'odeurs dans l'air ambiant ne permettait pas de remonter jusqu'à une odeur mère. Par conséquent, la démarche qui consistait à remonter à la source d'une odeur après sa perception dans le but de la réguler n'est pas applicable. Cependant, Respiralyon a décidé de renouveler le système de relevé des odeurs en remplaçant progressivement le réseau de nez dont les limites ont été atteintes (mesures aléatoires, de moins en moins de volontaires etc...) par une plateforme d'appel disponible en permanence où chaque habitant du Grand Lyon peut signaler une odeur. De plus, Respiralyon essaye de renforcer sa coopération avec les entreprises dans le but de constituer des « mallettes d'odeurs ». Pour ce faire une charte est proposée aux entreprises : elle engage Respiralyon et l'entreprise à plus de collaboration. On notera surtout que chaque entreprise qui manipule des substances odorantes s'engage à donner un échantillon de ses produits. De cette façon, des mallettes contenant différentes odeurs de différentes entreprises seront disponibles pour le grand public (l'objectif est d'en mettre dans chaque mairie du Grand Lyon). Ces mallettes serviront à éduquer les gens aux produits à associer aux différentes odeurs voir à relier une entreprise à un épisode de pollution olfactive. Cette charte a déjà été signée par Carbone Savoie (UCAR).

• PPA

Le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) de l'agglomération lyonnaise a été arrêté le 30 juin 2008 par les Préfectures des départements de l'Ain, de l'Isère et du Rhône. Il prévoit :

- 15 mesures à mettre en œuvre pour améliorer la qualité de l'air et atteindre les objectifs fixés par la réglementation européenne. Ces actions se sont regroupées en trois thématiques : les enjeux industriels (renforcer le contrôle des chaudières, gestion des stations services...), les enjeux résidentiels, tertiaires et artisanaux (développer le solaire thermique, encadrer l'utilisation du bois énergie et finalement les enjeux de transports routiers (interdire les utilitaires légers et les poids lourds les plus polluants sur le périmètre du PPA, étude de faisabilité d'un péage urbain...))
- 6 mesures pour améliorer les connaissances dans le domaine de la qualité de l'air (diffusion des polluants, impacts sanitaires des différentes molécules...)
- 1 mesure visant à cordonner les documents de planification (SCOT, ...) avec les objectifs de qualité de l'air,
- 1 plan de communication.

L'adaptation de ce PPA à la ville de Vénissieux est en cours de réflexion.

• Conclusion

On constate que malgré la forte emprise industrielle sur le territoire de Vénissieux la qualité de l'air y est plutôt bonne. Si certaines entreprises sont aujourd'hui encore polluantes, comme Carbone Savoie, elles travaillent en coopération avec la ville et les associations (tel que Respiralyon) pour diminuer leur impact sur l'atmosphère. La question de la pollution de l'air semble bien traitée par la ville.

b/ L'eau

Là encore, il convient de souligner que la gestion de l'eau n'est pas une compétence communale : elle est, pour l'essentiel, exercée par la Communauté urbaine de Lyon, sous le contrôle des services de l'État. Cependant, différents services communaux sont concernés et peuvent intervenir dans ce domaine.

• Répartition de la mission de gestion de l'eau

Différents services municipaux peuvent intervenir sur la gestion de l'eau :

- Le service communal d'Hygiène et de Santé est en charge des contrôles réglementaires de la qualité de l'eau potable et des eaux des piscines.
- Plusieurs services de la direction du cadre de vie sont concernés :
 - o Le service environnement fait l'interface avec les services gestionnaire et en particulier la direction de l'eau du Grand Lyon. C'est également ce service qui suit les problèmes d'inondations, d'amélioration du réseau d'assainissement, de gestion de l'eau des ICPE (y compris les tours aéroréfrigérantes de l'Hôtel de Ville) et de pollution.
 - o Le service des espaces verts gère la ressource (réseau public et captage) pour l'arrosage. Dans son secteur d'application, le service est aussi responsable de l'économie d'eau et de la prévention de la pollution.
 - o La direction du patrimoine gère la ressource pour les bâtiments communaux. Elle est également responsable de son économie grâce à des améliorations techniques.
 - o La direction des écoles et des bâtiments travaille sur les économies d'eau dans ses secteurs (notamment le bâtiment qui est un gros consommateur)

• Ressource et utilisation

(1) Hydrogéologie

Vénissieux se situe sur la nappe phréatique de l'est lyonnais.

On trouve deux aquifères dans le sous-sol de Vénissieux (un au nord et l'autre au sud) qui ont en commun un niveau statique qui varie relativement peu en cas de grande sécheresse ou de pluviosité importante. Au sud les terrains sont susceptibles de contenir de l'eau, mais l'extension et la profondeur de ces aquifères sont très variables et leur productivité très aléatoire. Au nord, dans les aquifères alluviaux productifs, se trouve la nappe dite du « Würm Miocène » à environ 10m de profondeur par rapport au terrain naturel. Cette nappe est de grande importance, environ 20m d'épaisseur, et présente des caractéristiques hydrauliques permettant une bonne exploitation.

(2) Captage de la nappe phréatique

En pratique, seuls les groupes industriels les plus importants de Vénissieux prélèvent de l'eau dans la nappe. La liste exacte est la suivante : **Savoie Réfractaires, Carbone Savoie, Sté Venilia, Robert Bosch France SA, Chimiotech, SNCF, Nylstar, Éts Laborde et Kupfer, Rexroth Sigma, Techniparts, Renault Trucks, Arvin Meritor.** (Les entreprises en gras pompent plus de 100 000 m³ par an). On notera que la plupart des gros préleveurs ont fait l'objet d'arrêtés préfectoraux visant la réduction des prélèvements de la nappe et à l'installation de piézomètres permettant un suivi de la qualité des eaux à l'aval des zones de rejets.

Ainsi, l'entreprise Renault Trucks est passée de 2 283 407 m³ en 2002 à 652 000 m³ en 2005 ; durant la même période, la société Robert Bosch est passée de 1 808 208 m³ à 360 00 m³. Ces entreprises utilisent pour la plupart cette eau pour le refroidissement en circuit ouvert. C'est-à-dire que cette eau est réinjectée dans la nappe phréatique en fin de circuit de refroidissement. La Ville de Vénissieux surveille d'ailleurs la température de la nappe car, si elle se réchauffait trop, cela favoriserait le développement des légionelles.

La ville de Vénissieux prélève elle aussi de l'eau dans la nappe phréatique. Cette dernière possède 11 captages. Le plus important est au stade Laurent Gerin où 86 450 m³ ont été prélevés en 2007. Cette eau sert principalement à la pompe à chaleur du stade et à l'arrosage de sa pelouse. A cela s'ajoute 10 nouveaux forages qui viennent juste d'être déclarés à l'agence de l'eau et dont le débit ne peuvent être qu'estimés. Les 13 000 m³ prélevés servent à l'arrosage des espaces verts. On notera également que la ville de Vénissieux achète chaque année 51 000 m³ d'eau potable à Veolia pour l'arrosage des espaces verts communaux et 90 000 m³ pour alimenter les bâtiments communaux.

(3) Réseau

La zone industrielle de Vénissieux et les usines de Renault Trucks sont traitées en système séparatif. Il existe une canalisation collectant les eaux pluviales et une collectant les eaux usées. Les eaux pluviales sont dirigées par deux collecteurs vers le bassin d'infiltration se situant chemin du Charbonnier. Elles sont stockées et éventuellement ré-infiltrées, après contrôle de la qualité des eaux. En effet, l'infiltration n'est pas toujours possible du fait de la présence dans les eaux d'hydrocarbures provenant du lessivage des routes. Quant aux eaux usées, elles sont dirigées vers la station de St Fons.

Le reste de la commune est relié à un système unitaire où les eaux pluviales et les eaux usées sont collectées dans les mêmes canalisations.

En 2000 les réseaux principaux ont été jugés en bon état. En revanche les réseaux de la ZUP étaient de mauvaise qualité, ils étaient petits, cassés et n'avaient jamais été bien entretenus. Certains réseaux de la zone industrielle subissent les attaques des rejets corrosifs.

Les eaux pluviales de la Zone industrielle ne passant par la station d'épuration de Saint Fons et étant rejetées directement dans le milieu naturel doivent être particulièrement surveillées.

• *Qualité de l'eau*

L'eau de la nappe est de bonne qualité. Elle n'est pas potable d'un point de vue réglementaire cependant elle est autorisée pour l'arrosage, pour l'usage sanitaire jusqu'à l'hygiène (eau de la douche).

Vénissieux n'a connu que 4 événements de pollutions récentes au nord ouest de la commune (on pourra citer, entre autres, la fuite d'une cuve à fuel de la SNCF).

L'eau du robinet distribuée au cours de l'année 2007 a présenté une bonne qualité bactériologique d'après la Direction Départementale des Affaires Sanitaires et Sociales du Rhône. Elle est restée conforme aux limites de qualités réglementaires pour l'ensemble des paramètres recherchés, à l'exception d'une mesure de plomb imputable à un réseau intérieur de distribution.

• *Inondation*

Entre le 3 et le 11 septembre 2008 Vénissieux a connu des événements pluvieux exceptionnels durant lesquels 70 mm sont tombés en seulement deux heures. Dans ces conditions le réseau unitaire ne suffit plus et déborde.

Le Charréard, très fréquemment inondé, l'a été à deux reprises durant ces événements pluvieux. Les travaux réalisés précédemment sur cette zone n'ont pas été suffisants (augmentation du diamètre du collecteur). De nouveaux travaux sont en cours avec la prolongation de l'ouvrage d'élargissement du collecteur.

Le Hameau des Écrins n'a pas été affecté par les derniers événements pluvieux. Il semble que les travaux effectués (élargissement du collecteur rue Auguste Renoir et mise en place d'un dos d'âne) et les travaux du tram aient facilité l'écoulement des eaux de pluie.

Dans le secteur Pressensé-Salengro des travaux avaient été effectués suite aux multiples inondations de 2007. La première phase des travaux n'a pas empêché les inondations de 2008. De nouveaux travaux ont été programmés (agrandissement de la cheminée d'arrivée dans collecteurs des copropriétés).

La Cité des Fleurs a été particulièrement touchée par les pluies de septembre 2008. Et, ce qui est plus étonnant, la route de Corbas l'a été également alors qu'elle ne l'était pas auparavant : des études sont en cours pour comprendre pourquoi.

Le chemin de Laquay est un point bas de la voirie et les eaux pluviales y stagnent. Des travaux sont en cours pour remédier à ce phénomène (mise en place d'un tronçon de collecteur rue Fernand Léger).

L'immeuble « le Parc de Parilly » 8 rue du Parc est, comme la route de Corbas, un secteur nouvellement inondé. Il a été demandé à la COURLY de vérifier l'état du réseau et à la copropriété la conformité des installations internes.

• **Conclusion**

Nous avons donc vu que la qualité de l'eau du robinet distribuée est bonne, ainsi que l'état général des réseaux. Si le problème des inondations est récurrent, la mairie est consciente des enjeux que cela soulève. La question de l'eau semble être bien traitée par la ville, qui ne dispose que de peu de compétences à ce sujet.

On note aussi que les bailleurs sociaux (OPAC du Rhône et Grand Lyon Habitat) jouent un rôle important dans la sensibilisation des locataires au bon usage de l'eau : des visites chez les ménages les plus consommateurs d'eau permettent de les encourager et de les guider dans une démarche d'utilisation raisonnée.

Un rôle potentiel que la ville de Vénissieux n'endosse pas pour le moment est celui de la communication. Comment pourrait-elle appuyer davantage les politiques d'incitation lancées par l'État, le grand Lyon ou les bailleurs sociaux sur les économies d'eau ?

De nombreux jardins privés sont présents sur Vénissieux : pourrait-on imaginer, par exemple, une incitation à la mise en place de récupérateurs d'eau de pluie pour l'arrosage des jardins ? Un autre exemple plus général pourrait être d'encourager l'utilisation de chasses d'eau à économie (deux volumes différents).

Synthèse

- **La question de la pollution de l'air semble bien traitée par la ville**
- **Une ville très odorante cependant le système de mesure est assez peu précis**
- **La qualité de l'eau du robinet distribuée est bonne, ainsi que l'état général des réseaux. Il existe cependant un problème d'inondations récurrent sur le territoire**

9. Dialogue avec les citoyens et partenaires / Sensibilisation

a/ Introduction

La littérature sur le Développement durable emploie couramment l'expression "*partie prenante*" (ou "partie intéressée"). Ces termes désignent tout acteur individuel ou collectif concerné par une décision ou un projet, qu'elles en assurent la définition ou l'exécution, ou qu'elles en subissent l'impact en tant qu'usagers ou que riverains. Collectivités, services de l'État, entreprises, habitants, fournisseurs ou prestataires, associations... toutes ces parties intéressées sont les interlocuteurs naturels d'une démarche de concertation.

La *concertation* est l'action, pour plusieurs personnes, d'échanger sur un dossier ou un projet. La concertation n'a pas pour fonction de produire une décision : elle vise seulement à la préparer. C'est le cas par exemple lorsqu'une collectivité territoriale engage un processus de concertation avec la population locale dans la perspective d'un aménagement : le bon fonctionnement de la démocratie fait que le pouvoir de décision appartient aux élus, qui sont choisis par les électeurs pour assumer cette responsabilité, mais les échanges préalables et le processus de concertation permettent une meilleure compréhension des questions souvent complexes posés par le dossier et préparent donc utilement la décision finale.

Aujourd'hui, la concertation s'impose comme un principe de base dans l'action des collectivités, notamment dans le domaine de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme. Mais une des difficultés à surmonter est celle de la légitimité des personnes participant à la concertation à parler au nom de l'ensemble d'un quartier ou d'une ville. C'est pourquoi la concertation ne peut pas se substituer au jeu démocratique normal des institutions républicaines.

Une collectivité peut également engager une consultation auprès de sa population. Une consultation est un processus d'information auprès d'un public assez large : population, entreprises... Il permet aussi de recueillir l'avis des parties intéressées. Une forme spécifique de consultation est l'enquête publique, obligatoire dans les projets d'aménagement qui ont un impact environnemental ou socio-économique, comme les ZAC.

La question majeure lorsqu'il s'agit de concertation est probablement celle de la finalité recherchée. La concertation peut être considérée comme une étape du processus de décision ou comme une étape de construction et d'appropriation d'un projet commun. Il ne s'agit donc en aucun cas d'une instance de décision.

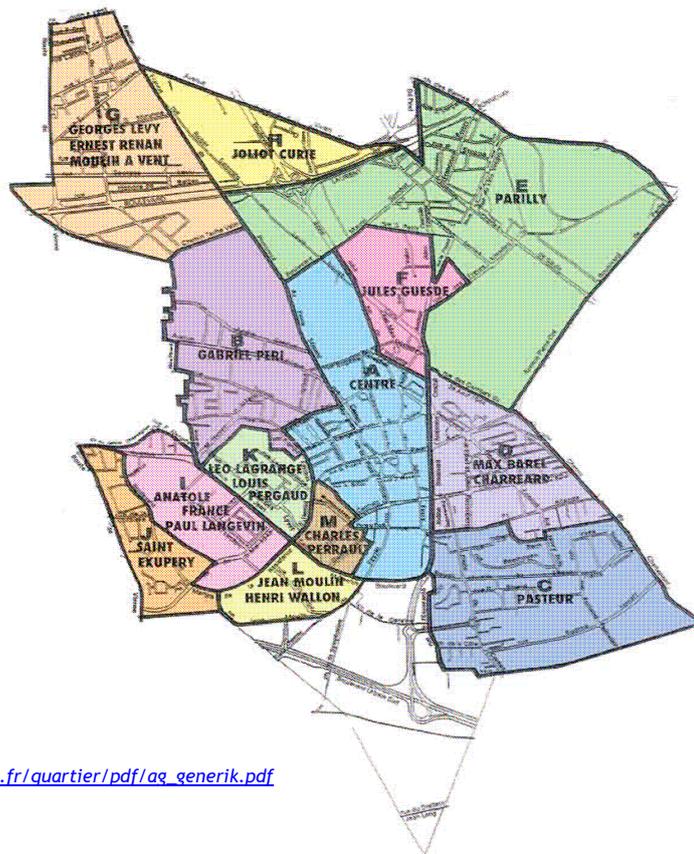
b/ Des dispositifs de concertation et de sensibilisation des habitants

- ***Les conseils de quartiers : un lien entre les habitants, les élus et les agents***

La ville de Vénissieux a mis en place, en 1989, des conseils de quartiers. Aujourd'hui, il existe un conseil pour chacun des 13 quartiers de la commune : Centre, Gabriel Péri, Pasteur, Max Barel / Charreard, Jules Guesde, Moulin à Vent / Georges Levry/ Ernest Renan, Joliot Curie, Anatol France / Paul Langevin, Saint Exupéry, Leo Lagrange / Louis Pergaud, Jean Moulin / Henri Wallon, Charles Perreault.

La ville de Vénissieux, à travers ces dispositifs, a été précurseur dans le domaine de la concertation. En effet, les Conseils n'ont été rendus obligatoires qu'en 2002, et cette loi ne concerne que les communes de plus de 80000 habitants. Aujourd'hui, Vénissieux entre dans cette catégorie par surclassement.

Chaque quartier est présidé par un conseiller municipal. Y participent 86 délégués de quartier élus localement, ainsi que des habitants volontaires (entre 6 et 10 délégués en fonction de l'importance démographique du quartier). Le choix de nommer un conseiller municipal à la tête de chaque Conseil de Quartier est un signe fort de la part de ville pour insérer la démarche de concertation dans le processus de décision.



http://www.ville-venissieux.fr/quartier/pdf/aa_generik.pdf

Zones des différents conseils de quartiers à Vénissieux

Depuis les dernières élections municipales, deux adjointes au Maire sont en charge des Conseils de Quartier : Mmes E. Chagnard-Peillard et C. Kabouya. Ceci témoigne de la volonté de la ville de développer et renforcer le rôle des conseils de quartiers dans le développement de la ville sur la durée. La ville s'est ainsi fixé pour objectifs de :

- Élargir la participation, notamment celle des partenaires, en favorisant la prise de décision collective et en répondant avec plus d'efficacité et de rapidité à la population.
- Améliorer la prise en compte des réflexions émanant des conseils de quartiers dans la gestion municipale.

Une équipe de 2,5 ETP (Équivalent Temps Plein) est en charge de la coordination et de l'administration des 13 Conseils de quartiers. Elle organise notamment les Assemblées générales annuelles, l'élection des délégués, l'animation et la coordination du dispositif de travail.

Les conseils de quartier permettent à la ville d'agir à trois niveaux :

- Améliorer la gestion locale : une réelle écoute du citoyen permet d'enrichir les actions menées par les services de la ville en apportant son expertise d'usage, permettant ainsi aux élus et agents de la ville d'affiner leur connaissance des problématiques quotidiennes locales.
- Développer le lien social : en créant un lieu de dialogue au sein d'un quartier, la ville offre à ses habitants un lieu d'échange pour se connaître, débattre de ses divergences et encourage ainsi la tolérance et la recherche du consensus. Ceci est tout autant vrai entre les citoyens d'un même quartier qu'entre élus et administrés.
- Inscrire le citoyen dans le processus de décision : avec des conseils de quartier présidés par des conseillers municipaux. L'objectif est que le citoyen se sente associé au processus de décision. Il s'implique donc davantage dans la vie locale, ayant le sentiment qu'il a un rôle réel à jouer dans l'évolution de son quartier

L'enjeu majeur pour la ville de Vénissieux est de rendre les citoyens acteurs de la vie locale. Il s'agit essentiellement pour l'instant d'un outil pour les habitants de remonter des informations et donc d'améliorer la gestion locale du territoire. Dans ce sens, la ville a travaillé sur une méthodologie de travail de ces instances de concertation. Cette méthodologie, publiée à travers une note du Bureau Municipal du 24 novembre 2008, donne pour objectif aux assemblées générales des CQ non seulement d'informer et de recueillir l'expression des citoyens mais également d'impliquer fortement les partenaires à ce dispositif. Ce point nous paraît important car pour que le dialogue soit effectif, il est crucial d'impliquer l'ensemble des parties prenantes du dialogue. Un canevas de travail des conseils de quartier et une démarche de concertation correspondante ont été élaborés pour deux années (2009-2010).

Toute l'expérience acquise par les Conseils de Quartier doit être capitalisée et valorisée afin de bénéficier aux agents de la ville dans leur démarche de concertation.

• *Conseil citoyen du développement humain durable*

Pour accompagner la volonté politique de la commune d'inscrire le territoire dans un développement durable au service de tous, producteur d'emploi, un conseil citoyen du développement humain durable a été mis en place. Il regroupe des adjoints au Maire, un représentant par quartier, des représentants du monde économique et social, des associations ainsi que des experts. Cette instance de concertation traite de diverses thématiques telle que l'aide aux projets d'économie d'énergie, favoriser le débat citoyen sur le développement humain durable, développer les modes de déplacement doux.

En effet, la ville tient à soutenir les groupes d'habitants et les associations agissant en proximité (logement, cadre de vie, éducation), notamment dans le domaine de l'environnement.

L'actuelle étude commandée par la ville pour définir les objectifs de développement durable de la ville va donner toute son ampleur à cette instance. En effet, le conseil citoyen sera au cœur du travail qui sera mené sur l'analyse des thématiques majeures en matière de DD pour la ville.

• *La commission de « lutte contre la grande pauvreté »*

La lutte contre la grande pauvreté est un des axes prioritaires de l'équipe municipale de ce mandat. Afin de réunir l'ensemble des experts de la question pour la traiter de manière globale, la ville a mis en place une commission composée d'élus municipaux, de directions municipales et de personnes physiques ou morales ayant des compétences dans ce domaine. Cette commission s'est fixé pour objectifs de :

- Repérer les personnes qui ne se font pas connaître par les services sociaux.
- Actualiser l'action sociale de la ville pour répondre à l'évolution de la pauvreté.
- Apporter des réponses diversifiées et mieux adaptées aux besoins des personnes.
- Engager un débat avec la société civile et les habitants sur ces questions.

Cette commission a deux axes de travail prioritaires :

- Les femmes et les enfants.
- La santé au sens large, autant physique que morale, notamment celle des enfants.

• *Le conseil de surveillance « chauffage urbain »*

La ville a également mis en place un Conseil de Transparence de chauffage urbain ayant pour objectif d'explicitier la facture énergétique autant pour les habitants que pour les bailleurs sociaux. Cette politique de transparence mise en place par la ville permettrait notamment d'identifier, dans la facture de l'habitant, ce qui est relèvé d'une hausse éventuelle du prix de l'énergie, du coût de la prestation du bailleur ou du comportement de consommation de l'habitant. Au delà d'une politique de transparence, ce conseil nous paraît être un excellent outil de sensibilisation des habitants que les comportements « énergivores ». Afin qu'il soit réellement efficace, ce Conseil doit s'accompagner d'une sensibilisation / formation des habitants aux gestes éco-responsables.

• *La concertation dans le cadre du Grand Projet de Ville : des habitants acteurs du changement*

Un important dispositif de concertation a également été mis en place par la ville et le Grand Lyon dans le cadre du projet de réhabilitation du Plateau des Minguettes et du quartier Max Barel. Le projet a pour objectif de réunir les habitants et les partenaires pour renforcer le vivre-ensemble sur le territoire. Quatre agents de développement sont en charge de la concertation avec la population et les partenaires.

Ce projet implique de nombreux partenaires du territoire : la ville de Vénissieux, l'Etat, la Communauté urbaine de Lyon, la Région Rhône-Alpes, le Département du Rhône, l'ANRU, la Caisse des Dépôts et Consignations, les Bailleurs sociaux, l'Union Européenne, la Caisse d'Allocations Familiales, ACSE ainsi que les associations présentes sur le territoire.

A travers le dispositif de Gestion Sociale et Urbain de Proximité, le GPV a réussi à collaborer efficacement avec les bailleurs sociaux dans les actions de sensibilisation, d'éducation et d'implication des habitants sur les thématiques de propreté et du respect du cadre de vie.

La GSUP a pour objectifs de :

- diminuer le décalage existant entre le niveau d'entretien ou d'adaptation du bâti et les attentes des habitants.
- résoudre les problèmes du manque d'attractivité et le sentiment d'insécurité dans les espaces communs des immeubles.
- développer une série d'actions préventives dans des secteurs présentant déjà certains signes de dévalorisation urbaine et sociale.

Ainsi, différents types de projets ont été mis en place en partenariat avec les associations locales proposant des actions événementielles et un travail de sensibilisation sur le durée. Les habitants sont également mis à contribution à travers une forte implication autour des rendez-vous réguliers pris par les bailleurs avec leurs locataires ou les diagnostics « en marchant ».

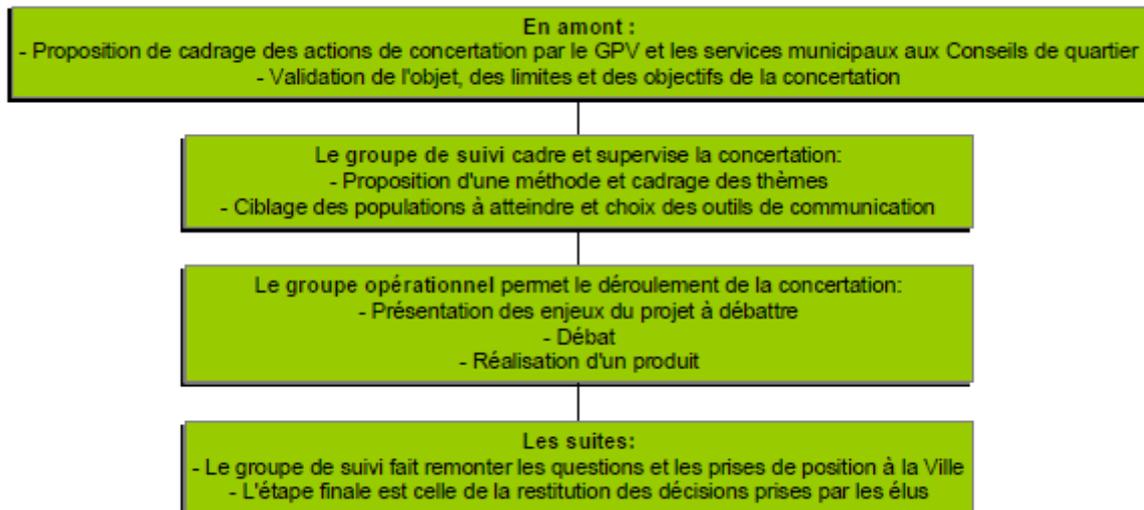
Les habitants de la ville participent également à l'évaluation des projets de gestion dans le cadre du GPV, dans l'objectif d'en faire des acteurs du développement et de l'évolution de leur cadre de vie.

Vénissieux expérimente depuis septembre 2008 un nouveau dispositif de concertation : les Ateliers de Ville. Ce dispositif intègre les Conseils de quartier. Il est mis en place actuellement sur le quartier des Minguettes et Max Barel, périmètre du GPV. Il a pour vocation à être étendu à l'ensemble de la ville.

Dans le cadre de ce dispositif, le GPV a mis en place une démarche méthodologique de concertation. Cette démarche comprend un groupe de suivi en charge de la préparation et du cadrage des actions de concertation. Ce groupe travaille sur :

- les modalités de concertation,
- le ciblage de la population à atteindre à chaque thème,
- le choix des outils de communication,
- l'information et le débat sur le projet dans son ensemble.

Schéma du déroulement type des actions de concertation :



Source : Bilan concertation, GPV

Un processus de décision a également clairement été défini. Ainsi, la population a un rôle de proposition et de miroir par rapport aux actions envisagées par la ville, les décisions étant prises par les élus.

Dans le cadre de cette démarche, une première action de concertation est actuellement en cours. Il s'agit d'une opération sur le quartier de la Darnaise (résidentialisation et aménagement des espaces verts). La concertation est menée en phase de diagnostic, afin de favoriser une véritable co-construction du projet avec la population.

Un premier bilan de cette action a été établi :

- Du point de vue quantitatif :
 - une quinzaine d'habitants à la première réunion publique,
 - une trentaine d'habitants pour les 4 diagnostics « en marchant ».
- Du point de vue qualitatif, une vraie plus-value pour le projet :
 - évolution de points structurants dans la conception du projet que pouvait avoir le maître d'œuvre,
 - enrichissement sur certains points spécifiques.

En dehors des opérations de concertation menées dans le cadre du dispositif des Ateliers de ville, il convient de rappeler les actions de concertation suivantes menées par le GPV :

- Le bailleur social Grand Lyon Habitat organise des réunions régulières en directions de ses locataires du quartier Darnaise.
- Sous la maîtrise d'ouvrage du bailleur social Alliade, un reportage vidéo a été réalisé en 2008 par l'association Cityzen sur le quartier Division Leclerc. L'enquête présente les témoignages d'une trentaine d'habitants sur leur perception du quartier, de leur immeuble, de l'entretien des espaces communs...
- Une concertation a été menée par l'Opac du Rhône concernant la deuxième tranche des travaux de réhabilitation des logements sur le quartier Armstrong. Entre 2005 et 2007, 3 réunions publiques et 5 ateliers de réhabilitation ont été organisés. Des présentations du programme initial des travaux et, dans un deuxième temps, du programme définitif résultant du processus de concertation, ont également eu lieu au bas de chaque allée.
- Entre 2004 et 2005, 5 réunions publiques et 3 ateliers urbains ont été mis en place par l'Opac du Rhône et ses partenaires sur le projet de renouvellement urbain du quartier Armstrong.

- 2 fois par an, une réunion de concertation en direction des locataires est organisée par l'Opac du Rhône sur chaque secteur (Armstrong, Pyramide, Thorez et Lénine). L'animation est assurée par l'association ELC2.
- Depuis 2006, des réunions semestrielles de concertation en direction des locataires sont organisées par Alliade, sur les secteurs Monmousseau et Division Leclerc.
- De plus, plusieurs actions de sensibilisation à la propreté et au respect de l'environnement sont menées par les bailleurs sociaux Grand Lyon Habitat et Opac du Rhône depuis 2007, en collaboration avec les services de la Ville de Vénissieux.

- **Commission communale pour l'accessibilité aux personnes handicapées**

La ville a également créé, conformément aux obligations, une commission composée d'élus municipaux, représentants d'associations, des services de la ville... afin de traiter la question de l'accessibilité aux personnes handicapées. Cette commission a pour objectif de faire des propositions afin d'améliorer l'accessibilité des bâtiments, de la voirie, des espaces publics et des transports. Et il y a incontestablement encore beaucoup de progrès à faire dans ce domaine...

Le milieu éducatif et social semble rencontrer des difficultés dans la prise en compte de ces problématiques. La question du handicap concerne l'ensemble des services de la ville. Elle pourrait faire l'objet d'un travail commun pour une gestion globale de la question sur le territoire.

- **La concertation par les services de la ville**

De manière générale, chaque grand projet de la ville implique une action de concertation auprès de la population locale afin de l'informer voire de récolter des avis ou suggestions. Il s'agit là d'une forte volonté politique qui souhaite inscrire son action dans une démarche participative.

Voici des exemples des pratiques de concertation dans le secteur éducation :

(1) Dans le cadre des instances institutionnelles

Présence des élus et cadres des directions DEES/DEB au sein des conseils d'école (1 par trimestre par école ou GS). La ville désigne ses représentants au sein des Conseils d'Administration des collèges et des Lycées.

(2) Opérations sur le patrimoine

L'équipe enseignante, le directeur de l'école sont informés ou consultés afin de répondre au plus près des besoins de l'école. En moyenne, sur une année scolaire + 100 réunions de concertation de la DEES avec les partenaires des écoles : 1 visite de rentrée et 1 réunion bilan petits travaux en juin par école, plusieurs opérations individualisées par an (en moyenne 1 école, 1 office réhabilités), le programme travaux été. A cela s'ajoute le travail transversal entre services.

a) Recensement des besoins en petits travaux

Plusieurs moments de recensement : les Conseils de Quartiers, les Conseils d'Écoles, les rencontres entre les Directeurs de chaque école et le référent bâtiments de la DEES.

b) Préparation de la liste de Programmation Pluriannuelle d'Investissement (PPI) par un travail transversal de la DEES avec les autres services concernés intervenant sur les locaux (Direction du Patrimoine, Direction du Cadre de Vie, Direction Écoles et Bâtiments...).

c) Un canevas de concertation pour les opérations de réhabilitation ou de reconstruction

Un canevas, validé par la direction générale et l'adjoint à l'éducation, encadre la concertation pour chaque opération : sur la base de la décision du BM, au moins 2 réunions présidées par l'adjoint à l'éducation réunissent tous les acteurs de la communauté éducative : le lancement de la concertation, la présentation du projet final, auxquelles entre-temps se sont ajoutées les

réunions techniques associant directions d'école, inspection de circonscription, personnels de l'EN, des services municipaux compétents.

d) J Curie - exemple d'une concertation en cours sur un des principaux projets du mandat (reconstruction écoles maternelle, élémentaire, restaurant scolaire et maison de l'enfance).

Objectif : élaboration du pré-programme du projet avec l'assistance d'un programmiste, en associant les acteurs de la communauté éducative, en lien avec le Conseil de quartier et les services compétents de la ville.

Sous l'autorité de l'adjoint à l'éducation, une première réunion des partenaires le 3 avril 2009 a légitimé le lancement de la concertation autour de l'élaboration du projet.

4 groupes de travail sur les thèmes majeurs, pilotés par un cadre de la DEES ou de la DEB.

- *Ecole* : IEN, les 2 directrices, 1 représentant enseignant, 2 représentants parents d'élèves, 2 DDEN, 1 représentant DEB, infirmière - pilotage DEES
- *Maison de l'enfance* : responsables du service enfance, de la maison de l'enfance, de l'Apasev⁶¹, du Relais Assistantes Maternelles (RAM), la directrice de l'élémentaire, 1 représentant du conseil de Quartier - pilotage DEES
- *Restauration* : la directrice de l'élémentaire, 1 représentant de la maison de l'enfance, 1 parent - pilotage DEB/Régie de la restauration.
- *Espaces extérieurs/sécurité* : 1 représentant de l'école, de la maison de l'enfance, du conseil de quartier, 1 parent d'élève, DUPS, DDS, DCV, DEB - pilotage DEES
- Le thème du développement durable est transverse à l'ensemble des groupes (rationalisation des espaces, mutualisations, critères développement durable)

• Conclusion

La ville utilise ces instances de concertation comme des relais d'information et de dialogue mais également de sensibilisation et d'éducation de la population. Elle tient également à soutenir les groupes d'habitants et les associations agissants en proximité (logement, cadre de vie, éducation).

La concertation n'est pas une fin en soi. C'est un engagement politique de l'équipe municipale mais également une nécessité pour mettre en mouvement la population vers les changements auxquelles elle doit faire face.

Deux points nous paraissent importants à travailler pour la ville de Vénissieux :

1. Dans le cadre des conseils de quartiers, la démarche de concertation s'inscrit dans un processus de décision qui est clair. Ce processus doit être clairement présenté et explicité aux habitants. Ils sont acteurs de l'évolution de leur ville, mais la prise de décision revient à l'équipe municipale.
2. Afin d'inscrire ce dialogue avec les habitants mais également avec les autres partenaires dans la durée, la ville devrait réfléchir à la valeur ajoutée qu'elles apportent aux participants, notamment lorsqu'il s'agit des entreprises.

La première difficulté rencontrée par les services semble être d'ordre méthodologique. La démarche de concertation est encore nouvelle pour les services et il serait intéressant de les former aux enjeux et aux méthodes de dialogue avec la population. Il serait intéressant de capitaliser sur les différentes expériences de la ville en matière de concertation en les partageant avec l'ensemble des agents municipaux. Cela permettrait de créer en interne une véritable culture et un langage commun autour de la concertation, tout en valorisant le travail effectué par les conseils de quartiers le GPV. Une telle approche permettrait d'inscrire les habitants dans leur rôle d'acteur de la politique de la ville, y compris dans l'esprit des agents

⁶¹ APASEV : Association en convention avec la ville de Vénissieux pour la gestion pendant les vacances scolaires des accueils enfance adolescence. Cette structure s'occupe de la gestion des maisons de l'enfance, des centres de vacances et ces classes environnement. L'Apasev et l'Éducation Nationale mènent des actions de sensibilisation autour du tri des déchets, de l'énergie solaire et de l'alimentation.

La seconde difficulté est due à la collaboration difficile entre les services. Sur la thématique de la concertation, il est important de coordonner la manière dont la population est sollicitée. Il faut mutualiser les réunions... Solliciter la population et les partenaires de manière non coordonnées entraîne un essoufflement de la participation citoyenne. Cette coordination pourrait se renforcer en incitant plus les services à la collaboration. Elle pourrait être également pilotée par le service en charge des Conseils de Quartier qui prendrait alors un rôle de « pilotage » et de « conseil » en matière de concertation.

c/ La politique éducative de la Ville de Vénissieux

• *Le Projet éducatif local*

Le Projet Éducatif Culturel et Sportif Local est une démarche générale, une philosophie, qui s'appuie sur les dispositifs contractuels :

- CEL (Contrat Éducatif local), signé entre la Ville et l'Etat en 2002 ;
- le Contrat Enfance Jeunesse signé entre la Ville et la Caisse d'Allocations Familiales, signé en 2007
- le dispositif Ville Vie Vacances (VVV)
- le volet éducatif du Contrat Urbain et de Cohésion Sociale (CUCS) qui comprend le Programme de Réussite Éducative (PRE) et le financement d'actions d'accompagnement à la scolarité sur les territoires en Politique de la Ville (GPV)
- les activités de croit commun des directions de la culture, des sports et mission jeunesse, de la DEES, à destination des enfants, des jeunes et des familles

Elle implique également des associations, des parents d'élèves, autour de l'éducation des enfants et des adolescents.

Dans le cadre de ce projet, la ville a réalisé un diagnostic de sa politique éducative, confié à un cabinet d'étude externe - le cabinet F.R. Consultants - qui a permis d'identifier de 5 axes de travail prioritaires pour la construction d'un projet éducatif local :

- Réduire les disparités d'accès aux actions éducatives.
- Aménager de manière cohérente les différents temps sociaux, avec une offre plus importante à développer sur le temps des vacances scolaires.
- Construire des réponses appropriées à la diversité des besoins et des demandes.
- Renforcer la participation des enfants et des adolescents.
- Inciter et développer la participation des parents aux actions éducatives.

Le *Projet éducatif culturel et sportif* s'inscrit dans une démarche pédagogique globale ayant pour objectif de réduire les inégalités en favorisant l'accès du plus grand nombre aux savoirs, à la culture, aux loisirs et aux pratiques sportives. La ville contribue par ce projet à une amélioration sur la durée des conditions de vie de sa population en misant sur l'éducation des plus jeunes et en en faisant un axe prioritaire de son action. Elle cherche également à favoriser l'appropriation par les plus jeunes des problématiques de citoyenneté en mettant à contribution les parents ainsi que l'ensemble des partenaires éducatifs du territoire.

A titre d'exemple, sur le champ de la Petite Enfance, un point d'accueil, avec le recrutement d'un temps plein, a d'ailleurs été créé afin d'écouter et d'orienter les familles au mieux, en fonction de leurs besoins.

A l'origine, ce projet avait pour objectif de favoriser la mise en place d'une gestion transversale de la question de l'éducation sur le territoire.

En 2002, à la signature du Contrat Educatif Local (CEL), cette volonté de mettre en œuvre une gestion transversale de la question de l'éducation avait permis la création d'un poste de coordonnateur dédié à cette mission, dans un rôle d'interface entre les services internes et les partenaires externes de la ville (actuellement non effectif).

Cette approche transversale de la question de l'éducation au sein de la ville pourrait être intéressante à appliquer pour d'autres secteurs de la ville, comme notamment l'action sociale.

- ***Programme d'éducation à l'environnement pour un développement durable***

Le programme d'éducation à l'environnement proposé aux scolaires de Vénissieux s'inscrit dans une démarche pédagogique d'appropriation des problématiques environnementales par les plus jeunes, les amenant à adopter des comportements éco-citoyens. La ville renforce ce programme en mettant en œuvre des actions complémentaires intégrant l'éducation à l'environnement dans les temps périscolaires, en lien notamment avec les Maisons de l'Enfance.

La ville semble également impliquer les associations locales dans ses actions de sensibilisation et d'éducation à l'environnement et au développement durable. La semaine de la Propreté est ainsi l'occasion pour la ville de réunir l'ensemble de ses partenaires, internes comme externes, pour sensibiliser la population sur les questions de propreté, de cadre de vie et de citoyenneté.

Il serait intéressant d'intégrer des manifestations « environnement » dans d'autres fêtes déjà existantes, afin d'illustrer la transversalité de la problématique et la possibilité d'intégrer les préoccupations environnementales aux politiques sectorielles menées.

- ***Actions de développement durable déjà intégrées dans l'activité des services DEES/DEB***

Voici une liste non exhaustive des actions mises en place par les services DEES/DEB dans le domaine de l'environnement et du développement durable :

(1) Service éducation

Projet de construction du Groupe Scolaire et de la maison de l'Enfance Joliot Curie, selon les critères du développement durable : le travail d'élaboration du programme a été engagé.

Marché mobilier scolaire : Les critères NF environnement et éducation figurent au cahier des charges.

La plupart des produits sont certifiés NF environnement, mobilier scolaire et collectivité et PEFC (le bois provient de forêts gérées durablement). Le mobilier est choisi par les utilisateurs sur une gamme prédéfinie

(2) Service enfance, Apasev

Actions de sensibilisation autour du tri des déchets, de l'énergie solaire, de l'alimentation, de l'urbain, des transports, en partenariat avec l'EN dans le cadre des classes environnement ou de ville, en complémentarité éducative avec l'école, dans le cadre des actions des maisons de l'enfance sur les temps périscolaires.

Il est à souligner que le développement durable et l'éducation à la citoyenneté font partie des programmes officiels de l'EN.

(3) Régie de restauration

La direction de la régie prend en compte les objectifs du Grenelle de l'environnement pour la restauration collective à savoir la consommation de produit Bio à 15 % d'ici 2010 et 20 % d'ici 2012. Mise en œuvre progressive : 5 % en 2008, 10% en 2009, 15% en 2010, 17 % en 2011, 20% en 2012. La régie a également mis en place un marché épicerie bio.

Objectif rentrée 2009/2010 : 1 fruit, 1 féculent, 1 laitage, 2 pains bio, par semaine.

Les produits bio sont plus chers que les produits standards (en moyenne + 40 %).

Sur le budget 2009, cela se traduit par une augmentation du coût de l'alimentaire : + 112 593 €, prévision en 2012 : + 225 000 €.

La France ne produit que 30 % de la demande ; les fruits proviennent d'Italie, Espagne, Argentine, Chili. Les féculents en général de France mais les haricots blancs de Chine ! Les produits laitiers sont Français voire régionaux. Le pain est Artisanal régional.

Une loi cadre peut permettre la proximité, mais pour 2009/2010 le montage n'a pu être effectué car la formation n'a pas pu avoir lieu.

Produits d'entretien

Le type Eco Label est utilisé dans les restaurants car c'est un produit détergent et non désinfectant.

Sur l'UCP est utilisé un produit Eco Label pour le décapage des fours et également un produit pour le nettoyage des vitres.

Désinfection : il n'y a pas de produits Bio utilisés en désinfection (ces produits n'ayant pas pour l'instant le même niveau d'efficacité que les produits habituels).

Les déchets

Trois conteneurs sont réservés pour le broyage des cartons mais ne sont évacués que le Jeudi. La régie est obligée de broyer les cartons tous les jours, ils sont évacués par le Grand Lyon. Le reste des déchets est entreposé dans des sacs et évacué également par le Grand Lyon.

(4) Direction Ecole et Bâtiments (DEB)

La principale action de la DEB porte sur le tri sélectif.

- Dans les écoles : Tri sélectif bac vert / bac gris fait par les personnels. Suivant les écoles une sensibilisation est faite par les enseignants en direction des enfants et un tri dès la classe.

Un site pilote est en place sur le centre pour pousser plus loin cette réflexion.

- Dans les bâtiments: essentiellement le tri sélectif est plus poussé sur l'Hôtel de Ville (dans les bureaux, papiers, plastiques...etc) mais en bout de chaîne pas de valorisation puisqu'on retombe sur un tri bac gris/bac vert.

- Produits : les produits biologiques sont intégrés dans les cahiers des charges des appels d'offre. La plupart des produits utilisés sont biodégradables à 99%.

- Participation et implication des personnels, par un travail participatif réalisé avec les agents sur l'essai des produits, des bilans réguliers, des groupes de travail,...etc.

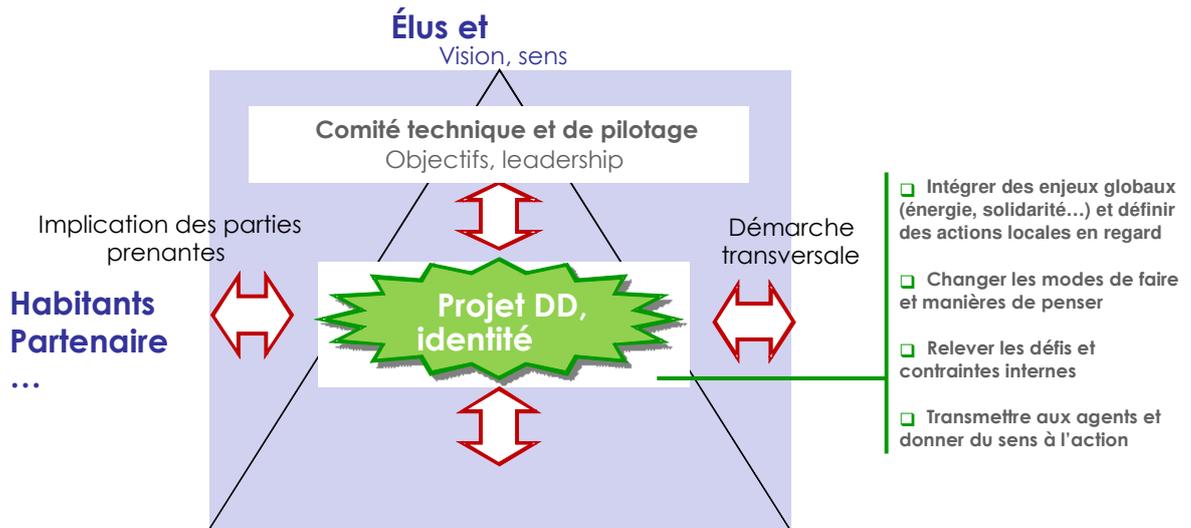
Synthèse

- Une réelle pratique de la concertation, mais limitée par un manque de méthode : il s'agit de dépasser le recueil des plaintes et des attentes pour construire des échanges qui fassent réellement évoluer les projets.
- Formation des élèves aux gestes citoyens (tri, économie des ressources) et à l'environnement (sorties pédagogiques).
- Malgré les efforts importants des conseils de quartier depuis 1989, dans le domaine de la concertation comme dans d'autres, le territoire du GPV est traité différemment : moyens importants, dialogue avec les partenaires extérieurs, objectifs précis etc... Comment généraliser ?

10. Fonctionnement et exemplarité de l'institution Ville

a/ Management du développement durable : point de vue et axes de vigilances

La conduite d'une démarche de développement durable comporte des spécificités vis-à-vis d'une démarche classique car il s'agit d'ouvrir l'action dans différents axes comme le montre le schéma suivant :



Modèle Montgolfier Consultants

Schéma de la conduite d'une démarche de développement durable

En effet, la particularité de l'approche développement durable consiste à aborder les questions en s'appuyant sur l'intelligence collective : la prise en considération des parties prenantes internes et externes est non seulement facteur d'innovation mais aussi de cohésion et de réduction des risques.

La réussite d'une démarche DD repose avant tout sur la mobilisation des agents, qui ont besoin d'être écoutés et animés. Il s'agit de construire une démarche qui fasse émerger une vision collective et partagée d'un projet de développement durable.

Pour garantir la réussite d'un projet de développement durable, il nous semble important pour la ville de Vénissieux de prendre en compte 4 axes de vigilances :

- Construire la **vision** : penser globalement le projet de DD et l'inscrire dans le cadre d'un **projet de territoire**
- Matérialiser la démarche par des actions concrètes et des **résultats tangibles**

Définir un cap

Assurer un portage fort

- S'assurer que la démarche est **portée** par les **décideurs** (DG, élus...)
- S'appuyer sur des **acteurs clés** et notamment mobiliser le **management intermédiaire**
- Etre **exemplaire** en interne dans la mise en œuvre du projet

- Mobiliser **dans la durée** les **ressources** nécessaires (humaines, financières, techniques)
- Asseoir la démarche sur la base des attentes des « **clients** » internes et identifier la **valeur ajoutée** à leur apporter
- Rendre le projet **appropriable** par la participation, la formation et le transfert de responsabilités

Mobiliser et déléguer

Adopter une démarche projet

- **Piloter** la démarche comme un vrai projet par des personnes compétentes en **gestion de projet**
- Gérer et **rythmer** la **communication**
- Faire régulièrement une **évaluation** partagée pour entrer dans une dynamique de **progress continu**

Réussite du projet

Modèle Montgolfier Consultants

Axes de vigilance pour la réussite d'un projet de développement durable

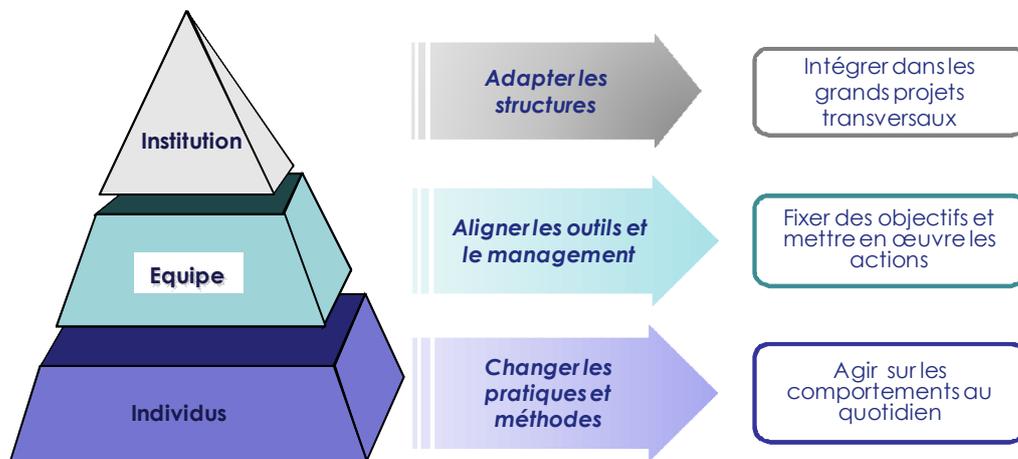
L'actuelle mission commandée par la ville, pour la définition d'objectifs de développement durable a justement pour objectifs de construire, avec la Ville, un projet de territoire axé sur les enjeux majeurs de la commune en matière de développement durable.

Définir un plan d'actions DD et le mettre en œuvre implique d'y associer fortement les agents de la ville. Ils sont en effet les vecteurs de la mise en œuvre effective de la politique DD et de la vision de l'équipe municipale.

Un fort portage du projet, notamment par l'équipe municipale et la direction générale est indispensable pour assurer la réussite du projet. Il est donc important que le nouveau Directeur Général des Services soit fortement impliqué dans la réflexion sur la politique de DD de la ville.

b/ Structure organisationnelle et processus de collaboration entre les services

Mettre en œuvre une politique de développement durable implique de s'assurer de son déploiement et de son appropriation à tous les niveaux de l'institution :



Modèle Montgolfier Consultants

Appropriation de la démarche aux différents niveaux de l'institution

C'est à partir de ce modèle que sera analysée l'organisation managériale de la ville de Vénissieux et que des propositions d'améliorations seront proposées.

• **Organisation des services, transversalité et travail collaboratif**

Les services de la ville de Vénissieux sont organisés autour de 4 directions générales adjointes, sous la gestion de la Direction Générale des Services (voir organigramme page suivante) :

- Une direction générale adjointe, dirigée par Evelyne CARTIER MILLION, en charge de la gestion des ressources humaines, de la communication, et de l'action sociale de la ville.
- Une direction générale adjointe, dirigée par Didier LAURENT, en charge du patrimoine, du cadre de vie, de l'urbanisme, des ressources informatiques, de la mission économie/insertion, et de la Direction de la prévention et de la sécurité.
- Une direction générale adjointe, dirigée par M. C. PERRICHET, en charge de la direction des formalités administratives, des mairies de quartiers, des maisons de quartier, et du suivi des centres sociaux.
- Une direction générale adjointe, dirigée par Joël MERICO, en charge de l'éducation de l'enfance et de la santé, de la culture, des sports, de la direction des écoles et patrimoine, de la direction des ressources financières, et de la mission jeunesse.

Le Projet Éducatif Culturel et Sportif semble être sous la gestion du Directeur Général Adjoint. Les services intégrant ce projet sont quant à eux sous la direction de différents directeurs adjoints.

Au vu de cette organisation, la question de la coordination et du travail collaboratif entre service peut se poser. En effet, afin de garantir le succès d'un tel projet, il est important que l'ensemble des services travaillent dans la même direction, mettant en œuvre une même vision du projet.

Un nouveau Directeur Général des Services vient d'être nommé. Une fois le nouveau Directeur général installé, une nouvelle organisation pourrait être pensée dans l'objectif de renforcer la collaboration et la transversalité entre les services.

Quatre autres directions sont également sous la gestion directe du Directeur Général des Services. Il s'agit du service des Conseils de Quartier, du Secrétariat Général, du chef de projet relation Ville / Communauté urbaine ainsi que du contrat de ville / Communauté urbaine.

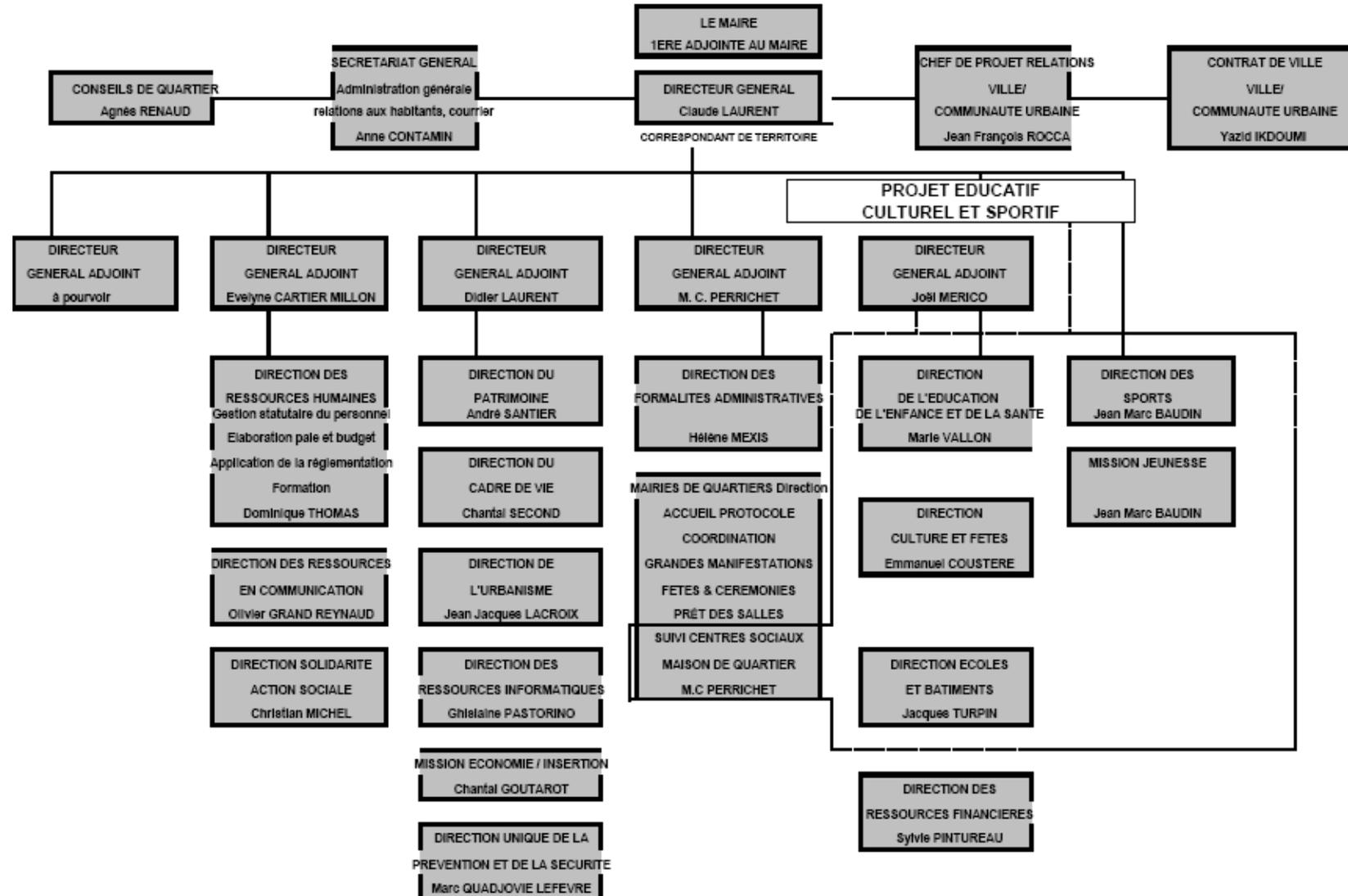
Positionner le service Conseil de Quartier au niveau de la Direction Générale nous semble positif dans la mesure où cela permet de positionner la problématique de la concertation à un niveau transversale. Il nous semble que l'enjeu majeur pour la ville aujourd'hui est de faire de ce service un outil méthodologique à la disposition de l'ensemble de services de la ville afin de déployer une politique de concertation commune.

Au vu de l'organigramme de la ville, il nous semble également étonnant que les directions de la solidarité et de l'action sociale et du suivi des centres sociaux / Maison de quartiers ne soient pas sous le management d'un même Directeur Adjoint. En effet, ces services sont sous deux directions différentes. Cette organisation pose la question de la coordination entre les actions mises en œuvre par la ville sur le secteur sociale et leur animation auprès de la population.

Un autre poste de Directeur Général Adjoint est également à pourvoir. Aucune information ne nous a été communiquée à ce jour quant aux secteurs qui lui seront confiés.

Un des enjeux majeurs du fonctionnement interne de la ville serait aujourd'hui d'organiser la collaboration entre les services et de créer des synergies, en particulier entre les secteurs économiques et environnementaux. La ville pourrait par exemple s'appuyer sur le levier que représentent les grands chantiers stratégiques, comme le GPV ou l'OPATB pour développer la culture Développement Durable au sein des services et instaurer de nouvelles pratiques professionnelles permettant de prendre en compte les différentes dimensions du développement durable.

ORGANIGRAMME DES SERVICES



A ce niveau, nous n'avons pas constaté, à travers les entretiens que nous avons menés avec quelques chefs de services, de réticences ou de freins à une démarche de développement durable. Il ne nous semble pas cependant qu'il existe des pratiques professionnelles dans le domaine. La ville traite des différentes dimensions du développement durable - économique, social, environnemental - de manière cloisonnée. C'est cette logique de lien il faut renforcer dans les pratiques des agents.

S'appuyer sur les grands projets stratégiques de la ville pourrait être une 1^{re} étape pour mener une réflexion et de mettre en œuvre des pratiques professionnelles mettant en lien les différentes dimensions du DD.

Dans la mesure où la ville souhaite tendre vers une intégration accrue du développement durable dans ses pratiques municipales, le management de la collectivité devrait renforcer la dimension transversale de son action.

Cette dimension transversale peut s'appuyer sur 3 leviers :

- Processus : la mise en place de processus de travail qui s'appuient sur une véritable culture « projet », c'est à dire une culture fondée sur les expertises des services mais qui facilite leur travail en commun ;
- Organisation : le renfort des structures - ou des fonctions, si ces fonctions ne sont pas directement portées par un service directement en charge - dédiées à une action transversale AU SERVICE de l'ensemble des services ou des citoyens;
- Culture et management : une culture managériale dans laquelle les managers quittent la défense de leurs territoires pour entrer dans une culture de la transversalité.

Il est important que cet engagement pour un développement durable de la ville soit porté par l'ensemble des agents communaux, se concrétisant dans les pratiques professionnelles quotidiennes ainsi que dans les modalités de collaboration et de travail entre les services. La mise en œuvre d'un changement réel des pratiques et modalités de fonctionnement pourrait être envisagée en 5 étapes :

1. Sensibiliser les agents aux problématiques majeures du développement durable, en lien avec le territoire de la commune, afin de garantir leur adhésion à cette évolution du projet politique de la ville
2. Former au développement durable, afin de faire émerger des pratiques professionnelles en adéquation avec les enjeux du territoire
3. Communiquer régulièrement, afin que le développement durable irrigue l'ensemble des services de la ville et créer ainsi une culture commune au sein de la mairie autour du développement durable
4. Coordonner les équipes et faire émerger une culture de la transversalité et un travail collaboratif entre les services
5. Animer dans le temps, afin de maintenir la dynamique dans laquelle se sera inscrite la ville

La sensibilisation du personnel communal aux économies pouvant être réalisées dans le cadre de leur travail devrait être accrue à travers une formation au développement durable et l'application des principes fondateurs dans les pratiques professionnelles quotidiennes. Une réflexion sur le bon usage de ressources et les gestes éco-citoyens pourra être poursuivie par des réunions régulières avec les volontaires désireux d'échanger sur leurs pratiques et de trouver des solutions adaptées à leur quotidien. L'intervention d'un chargé de mission éco-gestion domestique, de l'agence locale de l'énergie ou d'autres partenaires spécialisés permettrait d'enrichir les réflexions, de créer un réseau et prolonger l'impact de la formation initiale. Une « veille technique » sur de nouveaux procédés, des pratiques innovantes, et des matériaux et produits respectueux de l'environnement pourrait également étayer le travail de réflexion des agents.

Par exemple, tous les Vénissiens sont aujourd'hui dans l'obligation de trier leurs déchets. Les bâtiments municipaux sur ce point sont loin d'être exemplaires, ne proposant pas plusieurs bacs à leurs employés. Cela peut avoir deux effets négatifs. Le premier est que les Vénissiens risquent de se demander pourquoi eux seraient contraints au tri sélectif alors que les bâtiments municipaux, eux, ne le font pas. Le second est que si les Vénissiens n'ont pas les moyens de trier lorsqu'ils fréquentent un lieu public, il sera plus difficile de faire accepter le tri comme un automatisme. En d'autres termes, si le tri sélectif ne vaut que chez soi et qu'une fois au gymnase il n'y a pas la possibilité de trier, les bons réflexes seront beaucoup plus longs à acquérir. De plus, réaliser le tri dans un lieu public peut être bénéfique car cela peut créer une synergie : une personne ne sachant pas comment trier pourra recevoir des explications qu'il pourra ensuite appliquer chez lui et une personne ne voulant pas trier pourra être encouragée par quelqu'un l'accompagnant.

• *Culture commune et sensibilisation au développement durable*

Aucune sensibilisation aux problématiques environnementales ou aux enjeux du développement durable n'a été effectuée auprès des agents de la mairie. D'après les entretiens que nous avons menés, il nous semble que la sensibilisation des agents aux enjeux de développement durable relèvent plus d'une prise de conscience personnelle que d'une réelle formation à ces enjeux dans le cadre professionnel.

Un groupe de travail a été animé durant une année (2007) sur la problématique. Leur réflexion a fait émerger quelques recommandations pour l'institution ville. Un plan d'actions a donc été défini mais ne semble pas avoir été suivi dans sa mise en œuvre. Ainsi les services ayant participés à ce groupe de travail ont semble-t-il mis en place certaines actions les concernant, mais sans aucune vision globale des objectifs à atteindre. Or le Développement Durable est une opportunité de mettre en cohérence les différentes actions et de fédérer les citoyens autour d'un projet commun, un projet de territoire.

Une des premières étapes à franchir pour la ville de Vénissieux serait de définir un projet de territoire qui inscrive le développement durable en son cœur. A travers le *Projet Urbain Global*, la ville s'est dotée d'une vision à long terme de son développement. Cette vision doit aujourd'hui clairement intégrer les enjeux de développement durable.

La question du développement durable est éminemment transversale. Elle doit donc être portée par l'ensemble des agents, afin de s'assurer qu'elle soit prise en compte dans tous les domaines d'intervention de la Ville. Il est donc nécessaire de former les agents aux problématiques du développement durable et de développer une culture interne commune autour de la question.

Synthèse

- **Transversalité, communication entre les services, formation des agents :**
il y a encore beaucoup à faire
- **Pas de tri sélectif dans les bâtiments communaux, politique d'achats durables à développer** (papier recyclé, ampoules basses consommation...).
- **Bâtiments publics : *Audit Énergétique Global* en cours, une première prise en compte de la Haute qualité environnementale** (Groupe scolaire J. Curie)
- **Un enjeu majeur pour la mairie :**
Assurer un réel suivi des projets, avec notamment une démarche qualité.
Exemples : bilan du projet de Ville 2015 ? Groupe de travail DD ?

CONCLUSION

1. Enjeux majeurs

Voici, résumés en quelques points clefs, les enjeux majeurs qui ressortent du diagnostic réalisé.

Un territoire aux atouts réels

Vénissieux, avec le poids de ses 58 000 habitants, et malgré une situation économique contrastée, occupe une position spécifique au sud de l'agglomération lyonnaise.

Pôle industriel important, avec une position intéressante sur les axes (actuels et surtout futurs) de desserte routière et de transports en commun : Vénissieux a un rôle à jouer en tant que pôle d'équilibre à l'échelle de l'agglomération.

Dans le nouveau fonctionnement multipolaire de l'agglomération, Vénissieux se trouve en effet à la jonction des liaisons centre-périphérie (infrastructures routières et transports en commun) et des contournements périphériques (notamment BUS et BUE complétés).

Mais Vénissieux connaît aussi une situation sociale difficile, avec une population immigrée très importante, un taux de chômage élevé, et un revenu moyen par habitant faible.

Une identité et une image à (re)construire

La ville de Vénissieux souffre depuis les années 80 d'une image de « ville ghetto », avec la construction dans les années 60 du quartier des Minguettes, comprenant à lui seul près de 40 % de la population de la ville.

Cette image fut également renforcée par une forte médiatisation des problèmes d'insécurité et d'incivisme en 2006. Le nombre d'incidents a en effet régulièrement progressé depuis 1993 (notamment pour les véhicules brûlés), avec un pic en 2006. Les chiffres sont depuis en baisse.

Cette réalité a ancré dans l'esprit de l'opinion publique ainsi que d'une partie des habitants de la ville une image négative de Vénissieux et renforcé par conséquent ce sentiment d'insécurité chez un grand nombre de Vénissiens.

A ce sentiment d'insécurité vient se rajouter une situation socio-économique contrastée. Vénissieux connaît en effet une paupérisation progressive de sa population, due notamment au déclin de l'emploi industriel, très important sur le territoire et fortement occupé par la population locale. La ville fait aujourd'hui face à un taux de chômage élevé, près de 19.5%, particulièrement chez les jeunes.

Ce déclin de l'emploi industriel est aujourd'hui compensé en partie par des emplois dans le secteur tertiaire. Cependant, ces nouveaux emplois sont assez peu occupés par les Vénissiens. Cette situation met la ville dans une contradiction majeure : bien qu'il existe sur la ville plus d'emploi que d'actifs, le taux de chômage de la population de Vénissieux reste élevé, très supérieur à la moyenne de l'agglomération lyonnaise. Et le chômage risque de s'aggraver avec la crise économique qui touche particulièrement l'industrie automobile.

Enclencher une dynamique de changement

La ville souhaite aujourd'hui enclencher une dynamique de changement qui permettrait d'inscrire le territoire dans un développement réellement durable.

Les politiques menées depuis de nombreuses années commencent d'ailleurs à porter leur fruit, notamment en termes d'attractivité (logement et activités).

L'action de développement durable revêt pour la ville un caractère stratégique. A travers la maîtrise de la gestion du territoire, elle est un acteur clé de durabilité. Construire une ville durable, au-delà des choix d'urbanisme, revient essentiellement à concevoir une ville capable de s'adapter à l'évolution de son environnement.

Face aux problématiques que connaît la ville de Vénissieux (déclin de l'industrie, chômage, sentiment d'insécurité...), elle doit aujourd'hui réfléchir à un schéma de développement

pérenne qui puisse résoudre les problématiques actuelles auxquelles elle doit faire face et garantir ce développement sur la durée.

La ville doit notamment réfléchir à un développement urbain et socio-économique qui puisse améliorer durablement le cadre de vie ainsi que le niveau de vie de la population vénissienne et asseoir par la-même son identité de première couronne dans le paysage lyonnais.

Ce terme de première couronne est important. C'est un élément d'identité qu'il ne faut pas oublier ou minimiser. Mais cette réflexion ne peut pas se limiter aux aspects économiques, ni à une logique d'occupation de l'espace (saupoudrée le cas échéant de quelques éléments paysagers) : elle devra intégrer le fonctionnement écologique de l'ensemble du territoire communal, et même au-delà, en tenant compte de la bio-diversité et de la cohérence des espaces naturels.

Équilibrer le développement du territoire autour d'un centre attractif

Pour construire cette identité de première couronne, la collectivité doit d'abord repenser son centre ville, pour en faire un pôle d'attractivité intra-muros et à une échelle d'agglomération. Renforcer les commerces de proximité et la cohérence urbaine de ce quartier doit être au cœur de cette réflexion. Il s'agit de construire un projet qui permette de fédérer l'ensemble des actions à mener en matière de commerce, de logement, d'équipements publics, de déplacements et de traitement des espaces publics.

Outre le renforcement de son centre-ville, Vénissieux doit également repenser le développement de l'ensemble de son territoire. Ce territoire comprend beaucoup de tènements libres, offrant un potentiel d'urbanisation important. La densification est un objectif tout à fait intéressant, mais cela ne peut pas être un prétexte pour urbaniser tous les espaces encore libres (on pense bien sûr au Puisoz ou à la Façade sud).

Une ville peu dense peut être durable. L'urbanisation doit être cohérente :

- avec la position en première couronne (on ne fera donc pas la même chose qu'à Lyon intra-muros mais pas non plus ce qu'on pourrait faire à Genas ou à St Priest),
- avec les réalités économiques (industrie) et sociales (chômage / pouvoir d'achat limité...),
- avec la richesse du territoire en espaces verts et les équilibres écologiques actuels...

Elle doit se faire au rythme d'une croissance démographique raisonnable, sans objectif forcé sur la création de nouveaux logements. C'est dans cet esprit qu'a été mis en place le projet cœur de ville.

La réflexion sur l'utilisation de ces tènements libres doit également laisser toute sa place à la réflexion autour du développement économique. En effet, dans la mesure où la ville souhaite maintenir une activité industrielle importante sur son territoire, et dans cette optique envisage d'attirer de nouvelles industries, elle doit également prévoir des espaces qui lui seront consacrées. La ville doit donc être prudente dans l'urbanisation de ses espaces libres.

Quel développement socio-économique ?

Repenser le développement du territoire implique également de réfléchir à son développement socio-économique. En exprimant le souhait de maintenir une activité industrielle importante sur son territoire, la ville souhaite préserver des emplois accessibles à la population. Seulement, la crise économique actuelle provoque un bouleversement majeur des industries (notamment automobiles, très présentes à Vénissieux) qui doivent évoluer vers un nouveau modèle de développement. La ville doit ainsi se donner pour objectif d'attirer sur son territoire des industries nouvelles.

Même si la ville a peu de compétences directes sur ce sujet, elle a en revanche un pouvoir d'interpellation et de mobilisation des acteurs, privés ou publics, et également un rôle d'accompagnement sur des points essentiels comme la mise en œuvre d'une politique foncière, la logistique (infrastructures / plates-formes intermodales), ou l'accès aux marchés.

C'est d'ailleurs bien l'objectif du *Conseil de Développement Industriel* (voir page 44).

Par ailleurs, un travail sur le niveau de qualification doit également accompagner cette politique. Ces nouvelles industries que veut attirer la ville sur son territoire vont nécessiter de nouvelles compétences. L'expérience de l'Hôpital Feyzin-Vénissieux devrait peut être se généraliser, mais avec une formation de la population aux nouveaux métiers de l'industrie (et spécialement aux métiers qu'elle souhaite attirer sur son territoire).

Dialogue et concertation

La ville s'est également engagée depuis 1989 dans un processus de dialogue et de concertation avec sa population. La concertation est un des piliers du développement durable, mais elle ne doit pas être une fin en soi. La concertation doit en effet s'intégrer à un processus global de gestion des dossiers qui permette de préparer efficacement les décisions. Le dialogue avec la population est un outil pour la ville pour confronter son projet de développement aux attentes de la population, afin d'aboutir à un projet partagé et porté autant par l'équipe municipale que par la population.

Ce dialogue doit également fortement impliquer les partenaires de la ville. En effet, la collectivité n'est pas seul acteur du territoire. Pour assurer une réelle mise en œuvre du projet, celui-ci doit impérativement être porté et relayé par les différents partenaires (ou parties prenantes) de la ville, à commencer sans doute par le Grand Lyon.

Partenariat avec le Grand Lyon et les collectivités

Les relations entre Vénissieux et le Grand Lyon ont directement à voir, on le conçoit, avec le développement durable du territoire. Ce champ nouveau de dialogue peut être une chance pour la ville comme pour la Communauté et peut être porté par le Club pour le développement durable. Ce réseau, mis en place par le Grand Lyon, réunit des communes ayant lancé une politique de développement durable ou pouvant être intéressées par une telle démarche⁶². Il peut être un outil efficace de dialogue entre communes et communauté (si du moins il ne se limite pas à un espace de débat thématique général), et il semblerait souhaitable que Vénissieux y participe. De même qu'il serait nécessaire que le Grand Lyon contribue à la réflexion de la ville sur le développement durable (dans le cadre de la phase 2 de la démarche en cours).

Cette logique de collaboration doit être appliquée non seulement avec le Grand Lyon mais également avec les autres communes voisines, de nombreux dossiers du développement durable étant partagés et les enjeux écologiques ne connaissant bien évidemment pas de frontières administratives.

Impliquer les agents municipaux

Parmi ces parties prenantes comptent également les agents municipaux. En effet, ils sont les garants de la mise en œuvre du projet politique de la ville. La volonté d'inscrire la ville dans un développement réellement durable de son territoire implique un processus de changement des pratiques professionnelles et de collaboration. Il n'existe pas aujourd'hui de réelle sensibilité des agents aux questions de développement durable. Les services travaillent dans une logique sectorielle, laissant assez peu de place à un travail en transversalité sur les thématiques majeures concernant le territoire. Il ne semble pas pour autant exister de freins majeurs au sein des services aux questions de développement durable : au contraire plusieurs services manifestent un intérêt réel pour les perspectives que le développement durable ouvre.

Il s'agit de sensibiliser les agents, de les former au développement durable, afin de faire émerger des pratiques professionnelles nouvelles et de créer une culture commune au sein de la mairie autour du développement durable.

⁶² Une trentaine de communes ont lancé un Agenda 21, et 18 communes mettent en place des actions de développement durable sans Agenda 21. Le Club pour le développement durable se veut un outil au service des communes qui souhaitent construire et développer une agglomération durable. Participer à ce Club pourrait permettre à la Ville de Vénissieux de capitaliser sur l'expérience de communes voisines et mettre en avant les actions qu'elle entreprend dans le domaine.

2. Vers la phase 2

Le présent rapport avait pour objectif de faire un diagnostic sur la situation de Vénissieux au regard des principes du développement durable. Il s'agit maintenant de lancer la phase suivante, qui se déroulera en principe entre septembre 2009 et l'été 2010.

L'objectif de la Phase 2 est de préparer par un débat le lancement d'une politique de Développement humain durable.

Il faut donc mobiliser l'ensemble des acteurs du territoire, pour ouvrir un débat en interne (élus et agents), avec les citoyens, et avec les partenaires naturels que sont les acteurs associatifs, économiques et sociaux (toutes les "parties intéressées").

Il ne s'agit pas, bien sûr, de faire "table rase" de tout le travail déjà accompli : il faut au contraire partir de ce qui existe déjà, tant sur le fond (Contrat de mandat, démarches en cours⁶³...) que sur la forme : Vénissieux a, on l'a vu, une pratique déjà affirmée de la concertation (Conseil citoyen pour le développement humain durable, Conseils de quartiers...).

a/ Les règles du jeu du débat

Les "règles du jeu" de ce débat devront être posées clairement.

Il faudra tout d'abord préciser aux participants dans quel esprit ils sont appelés à collaborer à cet exercice : dans un esprit d'ouverture et de vrai débat, pas pour une confrontation de points de vue. Il faudra que chacun fasse l'effort d'écouter, de s'informer, de comprendre les points de vue exprimés, aussi différents soient-ils.

Il faudra notamment expliquer comment le débat citoyen nourrit la décision politique : le débat est indispensable pour que les citoyens puissent interroger et s'approprier une décision. Plus il associe largement les citoyens et les acteurs du territoire, plus il est légitime.

Mais il ne peut se substituer au résultat politique des élections qui, donnant la parole à tous, valident une orientation qui synthétise la diversité des intérêts sociaux, parfois contradictoires. Le débat citoyen ne se substitue donc pas à la décision politique qui repose sur la légitimité des assemblées élues, il la précède et la prolonge pour permettre une décision porteuse de l'intérêt général.

Enfin, le défi écologique pour la ville pose de nombreuses questions qui dépendent de plusieurs institutions: état, département, région, grand lyon et même de nombreux acteurs, habitants, commerces, entreprises... Le travail proposé aborde toutes les préoccupations d'un développement humain durable autant pour les compétences propres de la ville de Vénissieux que pour celles qui ne dépendent pas de la ville. Le travail devra donc chercher à éclairer les responsabilités et compétences, à prioriser des objectifs aidant la ville à élaborer ses propres plans d'actions, ou lui permettant d'agir auprès des autres acteurs et compétences.

b/ Le rôle du Conseil citoyen

Une première étape sera de partager ce diagnostic avec le Conseil citoyen pour le développement humain durable, mais peut-être aussi avec l'ensemble des partenaires de la ville, notamment des associations, entreprises, des représentants de la société civile, qui y ont contribué. Cela permettrait ainsi de maintenir la dynamique lancée par ce diagnostic et de les associer réellement à la démarche.

Une réunion prévue en octobre permettra de présenter le diagnostic et le déroulement possible de la phase 2.

c/ Les groupes de travail

Le débat s'organisera autour de grands thèmes (sans doute 4), traités chacun par un groupe de travail.

⁶³ On pense notamment à l'Analyse des besoins sociaux ou à la Commission sur la réindustrialisation.

Les thèmes traités par ces *Groupes de travail* devront être précisés. En fonction des enjeux mis en évidence par ce diagnostic, ils pourraient notamment porter sur les points ci-dessous.

1. COMMENT FAIRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE UN DES SOCLES DU CONTRAT SOCIAL ?

Informé, sensibiliser, éduquer : Qui ? à quel rythme ? à travers quels outils ?

Construire une ville durable par le dialogue avec les citoyens et les partenaires et en s'appuyant sur leur participation : Comment organiser le dialogue entre la ville et ses habitants et acteurs du territoire ?

Comment impliquer les Conseils de Quartier ? Comment faire fonctionner le Conseil Citoyen ?

2. COMMENT CONSTRUIRE UNE VILLE DURABLE ? COMMENT SE DÉPLACER AUTREMENT ?

Comment mieux prendre en compte les besoins des habitants, que ce soit dans le développement de la ville (logements, équipements...) ou dans les transports ?

Comment renforcer le centre, renforcer le maillage, économiser l'espace (en conservant la diversité des quartiers, qui est une richesse) ?

Comment renforcer l'accessibilité dans la ville ? Quelle place pour des modes de transports respectueux de l'environnement, aux modes doux ?

Quelle politique de déplacement innovante mettre en place ? Développer des modes de transports respectueux de l'environnement : avoir une politique de déplacements innovante (au-delà du tram) et qui donne leur vraie place aux modes doux.

3. COMMENT DYNAMISER L'EMPLOI DANS LA VILLE ET FAIRE RECULER LE CHÔMAGE ?

Quelles politiques durables pour l'insertion sociale et l'emploi ?

(Comment faire en sorte que les Vénissiens accèdent à l'emploi local ?)

Comment renforcer la spécificité économique du territoire et sa vocation industrielle ? Maintenir la mixité de l'usage des sols (activités / habitat).

Attirer de nouvelles technologies de l'environnement créatrices d'emplois : ingénierie, services, produits verts (mais dans le respect de l'objectif précédent).

4. ESPACES NATURELS, ÉNERGIE, DÉCHETS : COMMENT CONFORTER LA VILLE VERTE ?

Comment construire une co-responsabilité de tous les acteurs du cadre de vie pour réduire la salissure, développer le tri et la récupération, aller vers une gestion durable des déchets, de la propreté, renforcer la biodiversité et le vivant en ville ?

Comment valoriser les espaces naturels ? Comment faire de la continuité et du fonctionnement écologique des espaces verts et naturels un enjeu à part entière dans les choix urbains ?

Quelle gestion de l'énergie (réseaux de chaleur, ENR, OPTAB...) ? Comment diminuer les émissions de gaz à effet de serre ?

[N.B. Un diagnostic énergétique est en cours sur les bâtiments communaux]

Définir les bases d'une gestion durable de la commune : gestion des déchets, propreté.

Un 5^e enjeu fera l'objet d'un Groupe de travail interne de la ville.

COMMENT TENDRE VERS UN FONCTIONNEMENT EXEMPLAIRE DE LA COLLECTIVITÉ ?

Groupe de travail interne de la ville

Renforcer la transversalité : Organisation / Fonctionnement des services / Gestion des projets. Bâtir une culture commune sur le développement durable.

Gestion des bâtiments et des services urbains : déchets, espaces verts...

Ces propositions devront être débattues par le Conseil citoyen du Développement humain durable.

Il est évident qu'aucune délimitation n'est réellement satisfaisante : le développement durable suppose une transversalité que tout "découpage" risque de compromettre. D'un autre côté, il faut aussi organiser le débat de manière pratique. Il nous a semblé que plus le nombre de groupes de travail sera limité, moins le risque de laisser échapper les interactions qui lient toutes ces questions serait grand.

Il est certain que chaque groupe rencontrera dans ses travaux des questions transversales, sur lesquelles il faudra donc, sans doute au niveau du Conseil citoyen du Développement humain durable, faire des arbitrages.

ANNEXES

Contacts pris dans le cadre de ce diagnostic

Services de la Mairie

Patrimoine

- M. Santier, Directeur **COMITÉ DE PILOTAGE**
- Mme Omer, Chargée de l'énergie

Économie

- Mme Chantal Goutarot, Directrice **COMITÉ DE PILOTAGE**
- M. J.M. Perotto

Urbanisme

- M. Jean-Jacques Lacroix, Directeur **COMITÉ DE PILOTAGE**
- M. Sylvain Galdéano, Directeur

Projet Éducatif Local

- Mme Marie Vallon, Directrice **COMITÉ DE PILOTAGE**

Conseils des quartiers

- Mme A. Renaud, Coordinatrice **COMITÉ DE PILOTAGE**

Cadre de vie

- Mme Chantal Second, Directrice **COMITÉ DE PILOTAGE**
- M. Ernest Hernandez
- M. Joseph Garambois
- M. Philippe Laurent

Écoles et bâtiments (DEP)

- M. Turpin

Élus

- M. Pierre Alain Millet, Adjoint Développement durable - Environnement - Cadre de vie - Qualité de la vie - Énergies
- M. Henri Thivillier, 2e Adjoint, Projet de Ville 2030 / Communauté Urbaine / Urbanisme / Grand Projet de Ville / Accessibilité aux personnes (Conseiller Grand Lyon)

Partenaires

Grand Lyon

- M. Jean-Louis Azema
- Mme Nadia Mabilie
- Mme E. Roux
- Mme Fornazero, Service comptage
- Mme Emilie Lagarde, Direction de la Voirie
- M. Delannoy, Service des grands projets

Agence d'Urbanisme de Lyon

- M. Simon

COPARLY et Respiralyon

- M. Nicolas Vigier, Responsable service cellule intervention

Bailleurs sociaux

- SACOVIV, M. Bruno NAZET
- Opac du Rhone, M. Xavier DELOCHE
- Opac du Grand Lyon, M. Damien CHENEL
- Alliade, Mme Elisabeth Devalmont, Directrice de la stratégie et du patrimoine

GPV Grand Projet de Ville

- M. Yazid Ikdoumi, Directeur Général
- M. VAESSEN, Directeur Général Adjoint

Éducation nationale

- M. Riban, Proviseur du Lycée (LEGT) Sembat-Seguin

Parc de Parilly

- M. Pascal Goubier, Directeur

Associations

- MNLE, (Mouvement National de Lutte pour l'Environnement), M. Pintureau
- CNL, (Confédération Nationale du Logement), Mme Locatelli
- Association cadre de vie, M. Maurice Girard
- Association Environnement Bonneval / Parilly
- GPBR, Groupe des Protecteurs des Busards du Rhône
- UTAN Lyon Centre, Union Touristique Les Amis de la Nature
- CORA faune sauvage, M. Edouard Ribatto, chargé de mission
- FRAPNA (Fédération Régionale de la Protection de la Nature) Rhône
- Passe Jardin, Mme Fabienne Fauquembergue, Responsable du Jardin de l'Envol

Entreprises

- CCI Corbas
 - Mme Catherine de Phillipis
 - M. Christian Bravo (Président du Pôle Aliments Rhône Alpes)
Démarche de développement durable pour la filière bovine du pôle aliments.
- Dalkia
M. Claude Chambard, responsable du dossier de la chaufferie bois Vénissieux
- A.E.V.E. - Association des Entreprises de Vénissieux
M. Guy Mollard, Président (CCI Corbas)
- Carrefour Joliot Curie
M. Pochat Barron
Mme Geliot
- Renault Trucks
Jean Philippe Berutzzi
Alain Chaput
- Carbone Savoie
M. Philippe Nivelles, responsable environnement
Mme Caroline Gommy, responsable QSE

- **Robert Bosch**
Mme Catherine Level, chef de projet management par la qualité
- **Véninov**
Mme Bergeron
- **Arvin Meritor (fonderie Renault Trucks)**
Mme Florence Le Balc'h, responsable qualité environnement
- **Imprimerie Bretin**
M. Vergnon, chef d'atelier
- **Public Imprim**
M. Philippe Bertannier

Syndicat Intercommunal du Plateau des Grandes Terres (SIPGT)

- M. Pascal Kremer, Mairie de Feyzin
- Mme Bernadette Pomarès, Présidente, Adjointe au développement durable Feyzin
- M. Stéphane Rosnoblet, Ville de Feyzin / Mission Développement Durable
- M. Soler

Bibliographie

Introduction

- Observatoire Partenarial Lyonnais en Economie (OPALE), Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise. *Les Portes du Sud*. 2008
- INSEE. *Chiffres clés : Evolution et structure de la population à Vénissieux*. Décembre 2008.
- Unédic. *Etude Unistatis : nombre d'entreprises à Vénissieux*. 2007
- TNS sofres. *Les abstentionnistes aux élections municipales de Vénissieux, Note de Synthèse*. 2009

Fiche 1 : Développement urbain

- Grand Lyon, Ville de Vénissieux. *Projet urbain globale de Vénissieux : phase diagnostic*. Janvier 2006
- Grand Lyon, Ville de Vénissieux. *Projet urbain globale de Vénissieux : phase projet*. Mai 2008
- Rocken Vincent. « Leroy Merlin rachète le site du Puisoz ». *Le Progrès*, 9 juin 2009 N° 50 178 page 8
- Grand Lyon. « Vénissieux centre, pole de proximité pour 60 000 personnes ». *Guide S'implanter à Lyon* ». Edition 2006
- Agence d'urbanisme pour le développement de l'Agglomération Lyonnaise. *Plan Local d'Urbanisme de Vénissieux*. Modification numéro 2 : 2007
- Agence d'urbanisme pour le développement de l'Agglomération Lyonnaise. *Carte de transport en commun projeté en site propre*. 2009
- Grand Lyon. *Plan local d'urbanisme, carte de Vénissieux*. http://plu.grandlyon.com/plu.php?select_commune=VENISSIEUX Consultée la dernière fois le 29/07/09
- Grand Lyon. *Plan environnement sonore, carte de Vénissieux*. http://bruit.grandlyon.com/plu.php?select_commune=VENISSIEUX Consultée la dernière fois le 29/07/09

Fiche 2 : Fonctionnement économique et réalités sociales

- Grand Lyon, *Agenda 21 de la Communauté urbaine du Grand Lyon*, <http://www.grandlyon.com/L-Agenda-21-du-Grand-Lyon.1882.0.html#c5062>
- OPALE (Observatoire partenarial lyonnais en économie), *Zone Franche Urbaine de Vénissieux*, mai 2006
- OPALE, *Les territoires de l'économie lyonnaise*, *Les Portes du Sud*, 2008
- Centre Social Moulin à Vent, *Projet 2008-2012* www.centre-social-mav.fr
- PLIE UNI-EST, *Portrait de territoire CTEF de l'est lyonnais*, juin 2006 www.plie-uni-est.org
- PLIE UNI-EST, *La mobilité en question, Vénissieux* www.plie-uni-est.org
- Ville de Vénissieux, *Mission Economie, Zone Franche Urbaine de Vénissieux, bilan 2004-2008*
- Insee, *Données communales, Vénissieux*

Fiche 3 : Insertion et accès à l'emploi

- Direction Éducation Enfance Santé, *Le projet Éducatif Local*, mars 2009

Fiche 4 : Déplacements

- Transports en Commun de l'agglomération de Lyon (TCL). *Fiches horaires de des lignes de tram T4, de métro D, de bus 12, 34, 35, 39, 53, 54, 60, 80, 87, 93, 94 et ZI.* <http://www.tcl.fr/index.asp?page=horaires> Consulté la dernière fois le 30/07/09
- Syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise (SYTRAL). *Nombre de voyage sur un jour moyen ouvré des lignes de transport en commun sur le secteur de Vénissieux.* Mesures effectuées de janvier 2008 à avril 2009.
- Syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise (SYTRAL). *Enquête ménages déplacements 2006 de l'aire métropolitaine lyonnaise, Fiche Technique Conférence des Maires « Les portes du Sud ». 2006*
- Transport en Commun de l'agglomération de Lyon, Syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise. *Guide antistress pour mieux vivre la ville* (traitant des parcs relais). Page 13, janvier 2006
- Grand Lyon. *Elaboration du nouveau plan de déplacements des modes doux du Grand Lyon, carte de Vénissieux.* Document de travail imprimé le 21/01/09
- Société Lyonnaise de transport en commun. *Atlas des pôles d'échanges, ville de Vénissieux.* Pages 49 à 60, 2007
- Ville de Vénissieux. *Comptages de voitures sur les principaux axes de la ville.* 2008
- SNCF. *Listes des trains au départ de la gare de Vénissieux.* http://www.ter-sncf.com/rhone_alpes/navitia/tableauSelection.asp Consulté la dernière fois le 30/07/09
- Syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise. *Plan de déplacement urbain (PDU).* <http://www.sytral.fr/194.0.html> Consulté la dernière fois le 30/07/09
- Nagyos Camille. « Contournement de Lyon, De l'étoile à la toile ». *Le journal des Entreprises*, 5 juin 2009 N° 28 page 4.

Fiche 5 : Énergie

- Ville de Vénissieux, *État de l'éclairage public sur la commune de Vénissieux.* Mars 2003
- Association Inoer, *Sensibiliser les habitants aux dépenses d'énergie,* inoer@free.fr
- Contrat urbain de cohésion social, *6 priorités pour réunir Vénissieux, 2007-2010, Réunir Vénissieux,* gpy@ville-venissieux.fr
- Grand Projet de Ville de Vénissieux, *Réponse à l'appel à projet - rénovation urbaine et urbanisme durable,* octobre 2008
- *La gestion du réseau de chauffage urbain,* Contrat Vénissieux Véolia
- *Financement des OPATB,* Compte-rendu du séminaire Vénissieux, novembre 2005
- *Note de présentation de l'OPATB,* à l'attention de la Mission Habitat du Grand Lyon et de l'ANAH départementale, avril 2008
- Ville de Vénissieux, Direction des Ressources Financières, *Rétrospective des dépenses énergétiques 2006-2008,*
- Ville de Vénissieux, *Contrôle de l'exploitation du réseau de chaleur des Minguettes à Vénissieux,* présentation publique de la saison 2007
- Ville de Vénissieux, *Étude de faisabilité de l'extension du réseau de chaleur dans le centre ville,* Note au Bureau Municipal du 2 juin 2009

Fiche 6 : Gestion Urbaine

- Grand Lyon. *Plan d'actions stratégique de la gestion des déchets 2007 - 2017.* Novembre 2007.
- Grand Lyon. Guide « Aïmons l'avenir », *La biodiversité.* 2006

- **Grand Lyon. Gestion des déchets.** <http://www.grandlyon.com/Proprete.45.0.html> Consulté la dernière fois le 30/07/09
- **Extrait du registre des délibérations du Conseil Municipale de la commune de Vénissieux du 3 novembre 2008. Rapport annuel 2007 sur la qualité du service public d'élimination des déchets.** Novembre 2008.
- **Services Direction du Cadre de Vie et Environnement de la Ville de Vénissieux. Amélioration de la propreté dans la Ville (De Vénissieux).** 2007
- **Ville de Vénissieux. Programme de la semaine de la propreté, Protégeons notre environnement, semaine de la propreté du 25 au 29 mai.** Avril 2009
- **Ville de Vénissieux. Vénissieux 2015 Projet de Ville, Projet de Vie.** 2000
- **Syndicat Mixte d'études et de programmation de l'agglomération lyonnaise (Sepal). Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD), avant-projet.** Juin 2009
- **Les Amis de la Terre. Parcs et Jardins de Lyon et du Lyonnais.** <http://www.amisdelaterre.org/Parcs-et-jardins-de-Lyon-et-du.html> Consulté la dernière fois le 31/07/09.

Fiche 7 : Les Grandes Terres

- **Evulgo pour le Syndicat intercommunale des Grandes Terres. Le plateau agricole des Grandes Terres (Recueil de Fiches Thématique).** 2006
- **Syndicat des Grandes Terres. Un espace à partager (Dépliant).** Mai 2009
- **Naturama, Grand Lyon, Syndicat des Grandes Terres. Livret Découverte : Le Secteur Agricole des Grandes Terres.** 2008
- **Ekopédia. Bois Raméale Fragmenté.** <http://fr.ekopedia.org/BRF> Consulté la dernière fois le 31/07/09

Fiche 8 Les Milieux Naturels

- **Commission Locale de L'eau. Contribution à l'état des lieux du SAGE de l'est Lyonnais pour l'année 2003.** Février 2004
- **Direction du Cadre de Vie de la Ville de Vénissieux. Les inondations de septembre 2008.** Septembre 2008
- **Rapport du Conseil Municipale de la Ville de Vénissieux. Rapport annuel 2007 sur la qualité et le prix des services publics de l'eau potable et de l'assainissement.** Avril 2007
- **Agence de l'eau Rhône-Méditerranée & Corse. Dossiers concernant : la redevance des volumes d'eau prélevés en 2007 pour le stade Laurent Gerin et les 10 autres forages et les relevés de compteur de 2007 pour le stade Laurent Gerin.** Mars 2008.
- **Communauté Urbaine de Lyon. Implantation de « qualitomètres ».** Juillet 2006.
- **Extrait du registre des délibérations du Conseil Municipale de la Commune de Vénissieux. Révision du Plan de Protection de l'Atmosphère (P.P.A) de l'agglomération lyonnaise - Avis du Conseil Municipale.**
- **RESPIRALYON. Charte d'engagement des industriels.** 2009
- **RESPIRALYON. Carte du maillage du réseau de nez.** <http://www.respiralyon.org/index.php?Rub=94> Consulté la dernière fois le 31/07/09.
- **COPARLY, RESPIRALYON. Carte et graphiques du nombre d'odeurs ressenties sur la Commune de Vénissieux.** 2008
- **COPARLY, Atmo Rhône-Alpes. Mesures de pollution aux deux stations proches de Vénissieux.** <http://www.atmo-rhonealpes.org/site/accueil/monaccueil/all> Consulté la dernière fois le 31/07/09.
- **COPARLY. Surveillance des HAP dans l'environnement au voisinage d'un émetteur industriel : Commune de Vénissieux sur la période 2006 - 2007.** Septembre 2008

Fiche 9 : Dialogue avec les Citoyens et Concertation

- **Ville de Vénissieux.** *Assemblées générales des Conseils de Quartiers et élection des délégués : Plan de Travail, Note au Bureau Municipal du 24 novembre 2008*
- **Ville de Vénissieux.** *Agenda de travail des Conseils de Quartiers, Note au Bureau Municipal du 22 septembre 2008*
- **Ville de Vénissieux.** *Plan de travail des Conseils de Quartiers et démarche de concertation 2009-2010, Note au Bureau Municipal du 02 juin 2009*
- **Ville de Vénissieux.** *Grand Projet de Ville - projet*
- **Ville de Vénissieux.** *Plan de travail Projet 2009 - Conseil de Quartier Saint Exupéry*
- **Ville de Vénissieux.** *Plan de travail Projet 2009 - Conseil de Quartier Anatole France-Paul Langevin*
- **Ville de Vénissieux.** *Plan de travail Projet 2009 - Conseil de Quartier Centre*
- **Ville de Vénissieux.** *Plan de travail Projet 2009 - Conseil de Quartier Charles Perrault*
- **Ville de Vénissieux.** *Plan de travail Projet 2009 - Conseil de Quartier Max Barrel*
- **Ville de Vénissieux.** *Plan de travail Projet 2009 - Conseil de Quartier Gabriel Péri*
- **Ville de Vénissieux.** *Plan de travail Projet 2009 - Conseil de Quartier Jean Moulin-Henri Wallon*
- **Ville de Vénissieux.** *Plan de travail Projet 2009 - Conseil de Quartier Joliot Currie*
- **Ville de Vénissieux.** *Plan de travail Projet 2009 - Conseil de Quartier Jules Guesde*
- **Ville de Vénissieux.** *Plan de travail Projet 2009 - Conseil de Quartier Leo Lagrand-Louis Pergaud*
- **Ville de Vénissieux.** *Plan de travail Projet 2009 - Conseil de Quartier Levy Renan-Moulin à Vent*
- **Ville de Vénissieux.** *Plan de travail Projet 2009 - Conseil de Quartier Parilly*
- **Ville de Vénissieux.** *Plan de travail Projet 2009 - Conseil de Quartier Pasteur Monery*
- **Ville de Vénissieux.** *Délibération du 16 Décembre 2008 sur le fonctionnement des conseils de quartier et renouvellement des délégués*