

Conseil d'Arrondissement avec CICA**« Urbanisme et aménagement »****9 novembre 2023****Questions**

Association	Représentant-e
CIL Vilette Paul Bert	Sylvie Dubois / Philippe Lewita
J'aime Montchat	Hélène Baronnier
CSF	Jacques Masse

Introduction

Philomène RECAMIER, déléguée à la culture, aux MJC, aux associations

Intervention et réponses : Akif EKINCI

Seul le prononcé fait foi

Partie I : PLUH et adéquation des infrastructures et services avec les besoins de la population

Association CSF

Concernant le PLUH, comment les citoyens sont-ils sollicités pour donner leur avis? Comment est découpé le PLUH: Métropole, département, communes, arrondissements pour Lyon? Qui est compétent, quels sont nos interlocuteurs ?

CIL Vilette Paul Bert :

Peut-on déroger aux règles du PLUH ? si oui sous quelles conditions ?
Quelle est la proportion de bureaux et de logements dans le quartier Vilette Paul Bert ? existe-t-il une réglementation ?
Une réflexion globale ou planification est-elle menée afin que les services (administration, poste, écoles) soient adaptées à l'évolution de la population du quartier ? si oui quelle en est sa teneur ?

J'aime Montchat

La modification n°4 du PLU-H affiche, en ce qui concerne le défi environnemental, la volonté des pouvoirs publics d'aménager un cadre de vie de qualité en alliant valeur patrimoniale, nouvelles formes urbaines et offres de services et d'équipements.

Dans son discours, prononcé le 24 janvier dernier à l'occasion de ses vœux aux habitants de Montchat, Madame la Maire a déclaré avoir conscience de l'attachement des habitants au patrimoine architectural qui fait l'identité et le charme de ce quartier. Elle a affirmé avoir entendu leur déception de voir disparaître des maisons au profit d'immeubles peu qualitatifs d'un point de vue architectural et disharmonieux avec le style des bâtiments du secteur. Elle a notamment reconnu que la rue Bonnand a été en grande partie défigurée et a affirmé que les nouveaux permis de construire devront veiller à une plus grande qualité architecturale des constructions.

Elle a également rappelé la volonté de la Ville et de la Métropole de continuer à densifier le quartier et à augmenter la part des logements sociaux qu'elle estime encore très insuffisante.

- Quels sont les critères appliqués par les services de l'urbanisme de la Ville de Lyon pour valider les nouveaux permis construire au regard de cet objectif affiché de préservation de la qualité patrimoniale du quartier de Montchat ?

- Comment la Ville et la Métropole vont-elles agir pour mettre les infrastructures en adéquation avec les besoins de la population qui a considérablement augmenté dans le quartier de Montchat au cours des 10 dernières années ? Prévoyez-vous des emplacements réservés, et si oui, à quels endroits et pour quels usages ?

Réponse : Akif Ekinci

Le PLU-H est un outil réglementaire qui pose les règles locales en matière de construction et de production de logements au sein de l'espace métropolitain.

C'est la Métropole de Lyon qui est compétente pour élaborer, modifier ou réviser le PLU-H.

Le PLUH est donc depuis 2019 métropolitain avec un règlement commun et des documents graphiques communs mais qui pour Lyon sont « divisés » par arrondissements.

Il y a **plusieurs modes de participation des citoyens à l'élaboration** du PLUH, mais qui ne peuvent avoir lieu que lorsqu'il y a une procédure en cours et organisée réglementairement par la métropole compétente en matière de planification urbaine :

- Une concertation préalable, close pour la modification 4 en cours ;
- Une enquête publique qui pour la modification 4 devrait avoir lieu au printemps 2024 (au cours de cette phase, les citoyens peuvent émettre un avis ou des propositions écrites sur un registre et qui font l'objet d'une réponse de la part du Commissaire enquêteur désigné.)
- Par recours devant le Tribunal administratif une fois le PLUH approuvé pendant une période de deux mois.

S'agissant de **la question des interlocuteurs** pour les citoyens en matière d'urbanisme, cela va dépendre de la nature de la demande du citoyen :

- si les questions portent sur l'interprétation ou la modification des aspects réglementaires du PLU-H, ce sont les services de la Métropole qui vont être habilités à répondre à nos concitoyens,
- si par contre les interrogations portent sur les modalités de demande d'une autorisation d'urbanisme ou sur un PC existant, c'est le service d'urbanisme appliqué de la Ville de Lyon qui est en mesure d'apporter une réponse.

Dans ce schéma, la Mairie d'arrondissement joue plutôt un rôle d'information et de relai entre les citoyens et le service d'urbanisme de la Ville de Lyon.

Pour les dérogations au PLUH, cela dépend pourquoi et en fonction du tissu urbain, par exemple on peut déroger aux règles de hauteur pour réaliser plus de logement social en cas d'accolement à un immeuble plus haut en mitoyenneté ; il peut également être déroger aux règles de stationnement (en le minimisant) dans les secteurs bien desservis par les TC, le juge a validé ces dérogations ; d'autres dérogations sont possibles pour l'amélioration thermique des bâtiments (hauteur, implantation, ...)

Pour résumer, il est possible de déroger à certaines dispositions du PLU-H, et c'est le Code de l'urbanisme qui encadre strictement cette possibilité de déroger aux règles locales.

Il s'agit d'hypothèses bien précises comme par exemple :

-pour la réalisation de travaux nécessaires à l'accessibilité d'un logement existant aux personnes en situation d'handicap,

-pour les travaux de reconstruction d'un bâtiment endommagé par une catastrophe naturelle ;

-ou encore pour la restauration de monuments historiques.

Je vous renvoie pour cela aux articles L.152-3 et suivants du Code de l'urbanisme, et à la page 16 du règlement du PLU-H qui explicite bien ces hypothèses légales très limitées.

La réglementation **concernant la proportion logements/bureaux** dépend des secteurs et est définie par le pluh en autorisant ou limitant les surfaces de bureau.

Une réflexion globale est bien menée, la ville et la métropole via leur observatoires respectifs étudient ces thématiques pour qu'elles puissent être ensuite traduites dans le PLUH.

Pour la validation des permis, les dossiers passent en atelier préalable où ils sont examinés en présence de l'architecte conseil de la ville, son paysagiste conseil, son environnementaliste conseil, le représentant de la mairie d'arrondissement, la chargée de mission de l'adjoint à l'urbanisme et de l'ABF (Architecte des bâtiments de France) dans les secteurs protégés.

Les données disponibles sur le site de l'INSEE sont à l'échelle de l'arrondissement et non de chaque quartier.

Selon l'INSEE, fin 2021, il y avait un peu plus de 5 500 établissements professionnels implantés sur le 3e arrondissement, dont 83% de commerces et 10% d'administrations.

Fin 2020, il y avait sur notre arrondissement près de 62.000 logements.

Au delà des chiffres, ce qu'il faut à mon sens retenir c'est que sur un plan réglementaire, le PLU-H distingue plusieurs secteurs règlementaires au sein de la ville, qui permet d'affecter un objectif de développement urbain en fonction du secteur :

- vous allez avoir par exemple des zonages destinés au développement de l'habitat résidentiel (URi1), du tertiaire, ou encore des activités artisanales et productives (UEi1).

S'agissant de votre interrogation sur l'existence d'une réflexion globale sur l'aménagement urbain, il existe effectivement une réflexion globale sur les orientations futures du territoire de la ville de Lyon et plus globalement de la Métropole de Lyon en tenant compte des enjeux démographiques, économiques, et environnementaux.

Ces grandes orientations d'aménagement et de développement de l'agglomération lyonnaise pour les 20 ans à venir, figurent au sein du document qu'on appelle, le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT).

Il faut savoir que ces orientations sont ensuite traduites dans le PLU-H dans le cadre des procédures de modifications successives, afin d'être compatibles avec celles-ci.

D'ailleurs à ce sujet, il est opportun de préciser que le SEPAL qui est un organisme syndical intercommunal qui a pour objet de suivre les évolutions socio-économiques au niveau local, a engagé en décembre 2021 la révision du SCOT de l'agglomération lyonnaise pour remettre à jour les objectifs et les données à l'horizon 2040

La Ville de Lyon et plus précisément le service instructeur n'appliquent pas de critères pour valider des PC, mais les services vont plutôt contrôler la conformité des demandes de PC aux règles contenues dans le règlement du PLU-H, notamment en matière patrimoniale, afin de garantir l'insertion d'un projet dans son environnement.

C'est une donnée importante à intégrer, car en effet un Maire ne peut pas refuser un PC si celui-ci est conforme aux règles inscrites dans les documents d'urbanisme.

Bien évidemment, lorsqu'un projet se présente à Montchat, nous sommes très attentifs à l'identité et au patrimoine architecturale et végétal du quartier, c'est la raison pour laquelle lorsqu'un projet présente une certaine importance (superficie, de volume), nous demandons à ce qu'il soit soumis à l'appréciation d'une instance consultative rattachée au service d'urbanisme, qu'on nomme « d'atelier préalable ».

Cette instance ad hoc est composée d'un architecte-conseil, d'un urbaniste-conseil, d'un paysagiste-conseil, et parfois de l'architecte des bâtiments de France (ABF), et l'instance va avoir pour mission d'émettre en toute indépendance des avis et des recommandations aux porteurs de projet afin que le projet puisse être en conformité avec le PLU-H et qu'il tienne compte des enjeux locaux.

Pour la décarbonation, la procédure se fait par le passage des dossiers en atelier, le règlement du PLUH et l'application de la charte que vous pouvez retrouver sur notre site :

<https://www.lyon.fr/projets-urbains/urbanisme-durable/nouvelle-charte-de-qualite-urbaine-et-architecturale>

Ce sujet est au cœur de nos préoccupations, comme en témoigne la Charte urbaine et architecturale de la Ville de Lyon modifiée en juin 2021.

Comme vous le savez, cette Charte incite les porteurs de projet à recourir à des procédés constructifs qui font appel aux matériaux régionaux, biosourcés ainsi qu'au réemploi de matériaux, permettant de garantir à long terme la pérennité des ouvrages, la qualité des usages, et la modularité des volumes.

S'agissant des mesures concrètes pour **favoriser le bioclimatisme et la production d'énergies renouvelables**, il faut savoir que l'instance composée de spécialistes émet justement des propositions en ce sens.

En dehors de ce cadre, les services de la Ville de Lyon travaillent avec ceux de la Métropole pour proposer des mesures concrètes dans le cadre de la modification n°4 du PLU-H comme par exemple des règles visant à :

-une meilleure implantation des bâtiments afin qu'elle prenne mieux en compte des caractéristiques du terrain (pente, orientation, végétation existante) et qu'elle ne propose plus une orientation simple au Nord ;

-une simplification de la volumétrie des bâtiments pour éviter les déperditions de chaleur ;

ais aussi des règles pour favoriser :

- un meilleur agencement intérieur des bâtiments pour mieux capter l'ensoleillement ;

-l'installation de dispositifs de protections solaires extérieures (ombrières) ou de végétalisation des façades ;

-ou encore le développement des matériaux biosourcés dans la construction.

Nous travaillons actuellement sur les enjeux de « La ville du quart d'heure », permettant d'objectiver les besoins en matière d'équipements sur la base d'études démographiques.

Ce travail se traduira ultérieurement en ER ou en localisations préférentielles dans le cadre d'une prochaine modification du PLU-H, puisque les délais procéduraux pour la modification n°4 sont incompatibles avec le temps des études et de la réflexion en cours.

Pour autant, nous savons à ce stade :

-qu'un nouveau gymnase sera mis en construction sur Montchat d'ici la fin de mandat, pour remplacer celui du PSLM ;

-Et que des nouvelles infrastructures pour les mobilités actives sont développées par le SYTRAL, avec la VL12, le T6 Nord et le BHNS.

Sur la **question relative aux Emplacements Réservés (ER)** : lors de la modification n°3 du PLU-H, plusieurs Emplacements Réservés ont été proposés à la Métropole en matière de voirie, d'équipement public ou d'espace vert, comme par exemple l'inscription d'un ER rue Jeanne d'arc pour un cheminement piéton ou cycliste, ou encore un ER pour un équipement public rue Paul Bert...

Vous pouvez retrouver la liste exhaustive de ces ER directement dans le PLU-H.

Dans le cadre de la modification n°4 du PLU-H, il y a 2 propositions d'évolution d'ER déjà existants :

-l'un concerne la suppression de l'ER voirie n°20 rue Sisley pour la réhabilitation de la villa Monoyer,

-et l'autre concerne la réduction de l'ER voirie n°25 situé rue de l'Est pour la création d'une cour dans le collège Charles de Foucauld.

Partie II : Densification et particularité de certains quartiers

J'aime Montchat

Questions :

- Si vous décidez de poursuivre la densification du quartier, quelles zones ciblez-vous ?
- Si vous décidez d'augmenter le nombre de logements sociaux, quel est le pourcentage de logements sociaux actuel à Montchat et quel est votre pourcentage cible ? Quels sont les secteurs visés ?
- Comment entendez-vous agir pour atteindre les objectifs de décarbonation des opérations d'aménagement et des futures constructions dans le quartier ? Par quelles mesures concrètes allez-vous renforcer le bioclimatisme et la production d'énergies renouvelables ?

CIL Vilette Paul Bert :

Prévoyez-vous de nouveaux IGH dans le 3^e, et en particulier dans le quartier Vilette Paul Bert ?

Réponse : Akif Ekinci

Compte tenu de la pression démographique et de l'attractivité de la ville de Lyon, la densification de la ville apparaît inévitable sur l'ensemble du territoire de la ville de Lyon et notamment à Montchat, tout en respectant bien entendu l'identité, l'histoire et le patrimoine du quartier.

De manière générale, les secteurs susceptibles d'être densifiés dans le 3^e arrondissement ne sont pas inconnus du grand public puisque la densité des constructions est principalement déduites par les règles de gabarit des constructions (emprise au sol et hauteur).

A Montchat, au regard du PLU-H et des projets reçues en mairie, on constate que les secteurs amenés à évoluer dans les prochaines décennies, sont ceux situés le long des principaux axes routiers comme l'avenue Lacassagne, le cours Richard-Vitton ou encore la rue Ferdinand Buisson.

**

Sur la question du logement social, la MA3 souhaite un développement équilibré du logement social sur son territoire afin que la Ville de Lyon puisse atteindre l'objectif SRU de 25% d'ici la fin du mandat.

A l'échelle du 3^e arrondissement, le taux de logement social était de 19,65 % au 1^{er} janvier 2022, ce qui représente 10 383 logements.

A cette même date, le quartier Montchat-Bonnand affichait un taux de logements sociaux (taux IRIS) de 7,2%, et le quartier Richard-Vitton-Dr Long était à 16,8%.

On espère donc que d'ici la fin du mandat des projets de construction puissent être initiés par les bailleurs sociaux sur l'ensemble du 3^e arrondissement, mais le contexte économique actuel ne permet pas de prédire avec précision les secteurs qui accueilleront du logement social puisque cela dépendra de l'évolution du marché immobilier.

Sur le point des immeubles de grande hauteur ou IGH : Pour que l'on soit tous sur la même interprétation, le code de la construction et de l'habitation, définit les immeubles de grande hauteur (IGH) comme ceux qui ont une hauteur supérieure à 28 mètres pour les bâtiments à usage tertiaire, et 50 mètres pour les bâtiments à usage d'habitation (art. R.122-2 du CCH).

Je suis simplement en mesure de vous dire qu'à ce jour nous n'avons pas reçu en Mairie d'arrondissement, une demande de permis de construire pour un nouveau projet d'immeubles de grande hauteur (IGH) sur le quartier Vilette Paul Bert.

Au sein de l'équipe du 3^e arrondissement, notre positionnement à l'égard des IGH tertiaires est plutôt constante.

Nous considérons qu'il est nécessaire de réguler la construction de tertiaire sur part-dieu, avec l'évolution des usages au travail et la généralisation du télétravail post-Covid, mais aussi la finalisation prochaine de plusieurs projets qui vont venir créer environ 227 000 m² de tertiaire à l'issue des chantiers d'ici 2026 (par exemple : Tour To Lyon : 66 000m² de bureaux) est suffisant.

S'ajoute à cela le fait que selon nous la création de nouvelle surface tertiaire accentue la crise du logement à l'échelle de l'agglomération lyonnaise.

C'est pourquoi nous portons une attention particulière sur la programmation de chaque projet immobilier afin qu'il y ait un bon équilibre entre le logement / bureaux / service de proximité dans chaque secteur.

Notre ambition pour la Part-Dieu est de rétablir une vraie qualité de vie pour les riverains, avec plus de services, plus de confort, plus d'espaces verts.

Le temps des tours comme Incity ou ToLyon est révolu pour nous.

Partie III : Zéro artificialisation nette et préservation des espaces verts et arbres remarquables

CIL Vilette Paul Bert :

Y'a-t-il un ratio d'espace vert à respecter, lors d'une nouvelle construction ou réhabilitation d'immeuble ?

Quelles sont les essences d'arbres protégées ? existe-t-il des dérogations pour les abattre quand même ?

J'aime Montchat

La loi « ZAN » du 13 juillet 2023 est venue préciser les moyens à mettre en oeuvre pour atteindre les objectifs fixés par la loi « Climat et résilience » du 22 août 2021. Cette loi vise à diviser par deux le rythme de bétonisation entre 2021 et 2031 par rapport à la décennie précédente et atteindre d'ici à 2050 l'objectif zéro artificialisation nette. Elle précise que l'objectif ZAN devra être pris en compte dans l'ensemble des opérations d'aménagement et donne plus de pouvoirs aux collectivités territoriales dans l'application des objectifs de réduction de l'artificialisation nette. L'enjeu est de rendre compatible la sobriété foncière avec le dynamisme local et l'offre de logements abordables.

Questions : - Quelle méthode de calcul vont appliquer la Ville et la Métropole pour définir les renaturations à réaliser (ex : combien d'arbustes plantés pour compenser l'abattage d'une vingtaine d'arbres trentenaires, quelle est l'échelle spatiale à prendre en compte) ?

- Considérez-vous que l'objectif ZAN tel que défini par la loi est adapté aux spécificités et besoins du quartier de Montchat et, plus généralement, du 3eme arrondissement (eu égard notamment aux besoins en infrastructures) ?

- La nouvelle loi permet à la Métropole d'instituer un droit de préemption urbain pour mobiliser certains secteurs qui présenteraient un potentiel foncier majeur pour favoriser l'atteinte des objectifs de lutte contre l'artificialisation des sols (terrains contribuant à la préservation ou à la restauration de la nature en ville, zones présentant un fort potentiel en matière de renaturation, terrains susceptibles de contribuer au renouvellement urbain). Est-il envisagé d'actionner ce nouvel outil de gestion de la rareté foncière dans le 3eme arrondissement ?

Réponse : Akif Ekinci

Oui, il y a bien un ratio d'espace vert à respecter, pour les constructions neuves conformément aux dispositions de chaque zone du PLUH.

Le PLUH prévoit plusieurs systèmes de protection :

- les espaces boisés dans lesquels rien ne peut être fait à part planter et entretenir le patrimoine arboré existant ;
- les arbres remarquables protégés ;
- les espaces végétalisés à valoriser où les constructions sont extrêmement limitées voir interdites.

Ces protections font l'objet de compléments à chaque évolution du PLUH.

L'abattage n'est autorisé qu'en cas de problème de sécurité avéré ou d'arbre mort. Tous les détails dans cette fiche accessible sur le site de la ville :

<https://www.lyon.fr/sites/lyonfr/files/content/documents/2019-12/fiche-conseil-protection-arbre.pdf>

Les renaturations à opérer sont définies en cas de projet de construction à chaque permis de construire, conformément aux dispositions de PLUH

Comme je l'ai indiqué précédemment, il existe effectivement dans le PLU-H une règle coefficient de pleine terre qui oblige les maitres d'ouvrage à renaturer une partie de la parcelle dans le cadre d'un projet de construction, lorsque la superficie du terrain est supérieure à 300 m².

Par exemple, dans le secteur URM2 (qui correspond au quartier Dauphiné Lacassagne), le coefficient de pleine terre oscille entre 35 et 50 % de la surface d'une parcelle, ce qui signifie que le maitre d'ouvrage devra faire en sorte d'avoir

a minima cette quantité de surface de pleine terre pour que son projet soit réalisable.

S'agissant de la protection des arbres, la Mairie d'arrondissement est très attachée à la préservation des arbres quel que soit leurs essences.

D'ailleurs, nos équipes sont pleinement mobilisées lors des chantiers pour qu'il n'y ait pas d'endommagement des arbres existants sur un site.

Après il est vrai que dans certains cas liés à la sécurité des personnes ou à l'intérêt général, l'abattage des arbres présentant des défaillances techniques ou des problèmes sanitaires peuvent être autorisés sous réserve qu'une étude phytosanitaire soit fournie par le maître d'ouvrage.

En tout état de cause, en cas d'abattage non autorisé, les agents assermentés de la Ville de Lyon dressent immédiatement un procès-verbal d'infraction et transmettent le dossier au procureur de la République pour engager les poursuites pénales nécessaires.

Zéro artificialisation nette : la Ville de Lyon n'a pas attendu la promulgation de la loi ZAN pour lutter contre l'artificialisation des sols dans le cadre de projet de permis de construire.

A ce jour, il existe au sein du PLU-H, plusieurs mécanismes de protection de la pleine terre et de la végétation, comme par exemple :

-le coefficient de pleine terre qui impose une proportion de renaturation obligatoire d'une parcelle en cas de projet de construction, et selon le secteur concerné ;

les règles d'EBC et d'EVV qui permettent de pérenniser la nature en ville.

En complément de ces outils juridiques, la Ville de Lyon s'est dotée de l'instance de travail dite « Atelier Préalable ». Elle réunit des conseils en architecture, urbanisme, paysage et environnement, la mairie centrale, les élus d'arrondissement et les porteurs de projet.

Les échanges dans le cadre de cette instance permettent de rendre plus qualitatif et plus ambitieux les projets notamment sur la question de renaturation des espaces artificialisés.

D'ailleurs, selon nos chiffres, au cours des 3 dernières années, la réalisation de projets immobilier a permis de regagner 8 584 m² de pleine terre sur le 3e arrondissement.

S'agissant de l'objectif ZAN prévu par la loi, il concerne plus particulièrement les communes périphériques de l'agglomération lyonnaise qui disposent des espaces naturels agricoles et forestiers (ENAF), plutôt que le 3e arrondissement qui est déjà un espace très urbanisé.

Je vous rassure que la Mairie d'arrondissement est très soucieuse de préserver le moindre m² de pleine terre dans le cadre de projets.

Concernant **le nouvel outil de préemption institué par la loi ZAN**, comme vous le dites il a été institué au profit de la Métropole de Lyon, il est donc peut-être plus pertinent que vous demandiez la stratégie de préemption au service de

cette collectivité plutôt qu'à l'arrondissement, même si nous sommes prêts à engager un travail partenarial avec la Métropole à ce sujet.

Partie IV : Stationnement

J'aime Montchat

Depuis la modification n°3 du PLU-H, pour un vaste secteur central de Montchat, la norme minimale de réalisation de places de stationnement dans les logements neufs est de 1 place pour 75 m², avec une moyenne d'au moins 0,9 place par logement (avant : 1 place pour 65 m² de surface, avec au moins 1 place par logement). La desserte en transports en communs du quartier n'est pas aussi importante que dans d'autres secteurs du 3eme et il s'avère que de nombreux Montchatois ont choisi d'habiter dans ce quartier pour être proches du périphérique et de l'autoroute A40/A43 qui leur permet de se rendre à leur travail. Beaucoup d'entre eux ne peuvent donc se passer d'une voiture et seront contraints de la garer dans la rue. De nombreux habitants dénoncent le fait que cette nouvelle norme va créer une pression supplémentaire sur le stationnement dans les rues du quartier concernées, alors que bien trop de véhicules stationnent déjà de manière anarchique (ex : en empiétant sur les places réservées aux livraisons, sur les pistes cyclables etc ...).

Question : Avec le développement des pistes cyclables et la nécessité de les sécuriser partout, ne devrait-on pas chercher à faire en sorte de libérer l'espace public et donc à conserver des capacités de stationnements souterrains en nombre adapté, surtout dans les secteurs pour lesquels la desserte en transports en communs est encore insatisfaisante ?

Pensez-vous qu'il soit nécessaire de réajuster cette norme qui impacte le centre de Montchat?

CIL Vilette Paul Bert

Quel est l'objectif de la mairie en matière de stationnement de véhicules en sous-sol des futurs immeubles ? D'autant plus que les taux de stationnements de véhicules associés aux nouvelles constructions ont été revus et réduits

Réponse : Akif Ekinci

D'après les données INSEE 2018, sur les 6 IRIS de Montchat (Chambovet-Pinel, Richard Vitton-Docteur Long, Jules Verne-Acacias, Monchat-Bonnat, Chaussage Desgenettes, Trarieux-Lacassagne), presque 30% des ménages n'ont aucune voiture. C'est effectivement moins que la moyenne à Lyon, mais cela reste une partie significative des ménages puisque cela correspond à presque 1 foyer sur 3.

Côté Vilette Paul-Bert, La gare Part-Dieu est la plus grande gare du pays hors Ile de France. Elle donne un accès direct à toutes les villes de la région avec des temps de parcours comparables à ceux en voiture. Par ailleurs le quartier Part-Dieu est le centre géographique et fonctionnel de la Métropole avec la convergence de tous les transports publics (Métro, 4 lignes de tramway, 12 lignes de bus...). Le quartier Vilette/Paul Bert, par le fait que la gare Part-Dieu est à moins d'un quart d'heure à pied, est

donc un quartier très attractif pour des ménages sans voiture, puisqu'ils bénéficient d'un accès direct à pied au premier bassin d'emploi de la Région, qu'ils peuvent également se déplacer très facilement dans toute la ville en transports publics, à pied ou à vélo, mais aussi qu'ils peuvent se déplacer en train dans toute la région. La Part-Dieu propose de surcroît une offre exceptionnelle de commerces et de services (bibliothèque, cinéma, piscine, supermarchés, plus grands centre commercial de France en termes de nombre de boutiques, etc...). En France, il n'y a aucun endroit hors de Paris qui soit aussi favorable à la vie sans voiture.

L'équipement automobile des ménages n'a fait que baisser à Lyon depuis cette date, grâce à l'amélioration des transports publics et des aménagements cyclables, qui permettent à plus de personnes qu'auparavant de se passer de voiture au quotidien, mais aussi grâce à l'amélioration des services d'autopartage, qui permettent aux habitants de Montchat de louer facilement une voiture en cas de besoin (Citiz, Leo&Go, Zity, Drivalia). Cette démotorisation est une moyenne entre des habitants en place, dont la motorisation ne change pas ou peu, et des nouveaux arrivants qui sont de plus en plus nombreux à se déplacer sans voiture, ou à ne jamais sauter le pas de l'acquisition d'une voiture.

En parallèle, il y a des disponibilités dans les parkings privés déjà existants à Lyon, qui sont très souvent sous-utilisés. Une étude de l'agence d'urbanisme de 2020 a comparé l'équipement en véhicule des Lyonnais, et l'équipement en parkings publics et privés (d'après la base de données des impôts). Elle estime que pour le stationnement des habitants il y a globalement un excès de 49 000 places à Lyon pour un nombre total de 233 587 foyers (source insee 2020) . Avec un excès de 17 000 places, le 3^e arrondissement est celui où il y a le plus de capacité disponible. Les places privées non utilisées sont de plus en plus souvent proposées à la location ou à la vente. Devant cette situation d'excès de parking, il n'est plus nécessaire de maintenir un rythme aussi élevé qu'auparavant de construction de nouveaux parkings. Il est plus intéressant économiquement et écologiquement d'encourager l'utilisation des parkings déjà existants.

Le PLUh fixe une norme minimale. Les promoteurs peuvent construire plus de parkings s'ils estiment qu'il y aura une demande. La baisse de la norme vise simplement à éviter les situations où le promoteur est forcé de construire des places qui ne seront pas utilisées.

En effet, construire des parkings coute cher : de l'ordre de 50 000€ par place dès lors qu'on parle d'un deuxième niveau de sous-sol. Dans le contexte de hausse des taux d'intérêt et de coûts du logement très élevés, il n'est pas souhaitable de faire peser des charges supplémentaires sur les ménages. En particulier, il n'est pas nécessaire d'obliger les promoteurs à construire 1 place par logement, lorsqu'en moyenne plus du tiers des futurs occupants de ces logements n'auront pas de voiture. C'est d'autant plus le cas dans un contexte de baisse tendancielle de l'équipement en voiture, où les parkings excédentaires sont des actifs échoués sans perspective de trouver une rentabilité à long terme.

En termes de desserte en transports publics, Montchat est certes moins desservi que d'autres quartiers d'hypercentre, mais possède néanmoins une importante desserte en bus. Montchat est également bien entouré avec le Métro D au sud, le tram T3 au nord et le T6 à l'est. Demain, le prolongement de T6 en direction de l'ouest et du nord et l'arrivée du BHNS vont renforcer encore la possibilité de se déplacer en transports en commun sur Montchat.

Mais surtout, Montchat reste un quartier central dans la Métropole, avec des temps de parcours faibles pour se rendre aux principaux pôles d'emploi de la Métropole (Part-Dieu, La Soie...) et une offre de commerces de proximité importante à distance de marche ou à quelques minutes en bus. Montchat est donc un quartier relativement attractif pour des ménages qui souhaitent se déplacer au quotidien à vélo ou avec les transports publics.

D'un point de vue écologique et notamment de la gestion de la ressource en eau, construire des parkings souterrains fait également peser une contrainte importante sur la nappe phréatique, notamment lors de la phase de travaux pendant lesquelles l'eau est pompée en permanence pour maintenir à sec la zone de creusement. La nappe phréatique est actuellement mise en difficulté par le

changement de régime des pluies lié au réchauffement climatique : nous constatons de longues périodes de sécheresse, suivies de précipitations très intenses qui ne permettent pas à la nappe de se régénérer correctement. Cette situation de stress hydrique est aggravée par le grand nombre de chantiers de parkings en cours, notamment dans le quartier de la Part-Dieu, qui induisent des pompages de la nappe qui remonte dans les zones de travaux. Diminuer les exigences minimales en termes de parking permet donc non seulement de mieux correspondre au marché immobilier, mais aussi de ne plus obliger les constructeurs à faire des pompages inutiles dans la nappe phréatique.

L'allègement des normes minimales du PLU ne change rien pour les habitants en place, qui conservent leurs parkings. Elle n'est pas susceptible d'augmenter la pression de stationnement dans la rue, vu le contexte de baisse globale de la motorisation. Elle n'empêche pas non plus de transformer les espaces publics, puisque le rythme de transformation de espaces publics est plus faible que le rythme de baisse de l'usage de la voiture et qu'il existe d'importantes capacités de stationnement privé qu'il est possible de mieux utiliser sur Montchat et Villette Paul Bert .

Pour conclure, la ville de Lyon ne souhaite pas imposer aux promoteurs la construction de parkings supplémentaires. Elle souhaite au contraire encourager ceux-ci à concevoir leurs projets pour qu'ils puissent fournir une bonne qualité de vie à des ménages qui se déplacent sans voiture au quotidien. Cela n'a pas d'impact pour les habitants des bâtiments existants, qui conserveront leur parking. Cela n'est pas susceptible d'augmenter la pression de stationnement dans la rue, du fait de la baisse tendancielle des taux de motorisation, et de la grande quantité de parkings déjà disponibles en souterrain.