

Ville de Lyon  
Mairie du 7<sup>e</sup> arrondissement

**CONSEIL D'ARRONDISSEMENT  
COMPTE-RENDU DE LA SÉANCE DU 8 FÉVRIER 2022**

Date : Mardi 8 février 2022

Horaire : 18 h 30

Lieu : Visioconférence

**PRÉSENTS** :

Mme DUBOT, M. VOITURIER, Mme PASIECZNIK, M. MIACHON DEBARD, Mme WIBER, M. ORGOGOZO, Mme LECLUSE, M. ESCARAVAGE, Mme GRIES, M. CHENAUX, Mme GALLICE, Mme TOMIC, M. CHIHI, M. BOSETTI, Mme DE LAURENS, Mme HENOCQUE, M. MONOT, M. FEKRANE, M. DOSSUS, Mme VACHER, Mme DESRIEUX, Mme BREUIL, Mme PEILLON

**EXCUSÉS** :

M. MICHAUD  
Mme PECOURT  
M. SÉCHERESSE  
Mme RAMIREZ

**POUVOIRS À** :

Mme DE LAURENS  
M. VOITURIER

Mme LA MAIRE : Mesdames et Messieurs, chers collègues, merci d'être présents et présentes ce soir. Il est 18 h 32 et je déclare la séance du conseil d'arrondissement ouverte. Comme à notre habitude, maintenant, nous sommes en visio, donc je vais vous rappeler les quelques règles quand on est en conseil d'arrondissement en visioconférence. Quand vous souhaitez parler, une fois que je vous donne la parole, vous ouvrez votre micro, vous attendez trois ou quatre secondes pour prendre la parole. Je vous invite évidemment à des prises de parole courtes et synthétiques pour la meilleure compréhension de toutes et tous. Pour prendre la parole, vous levez la main de manière physique, pas avec la petite main de StarLeaf, et les votes se feront à main levée. Je commencerai par demander qui vote contre, puis qui s'abstient et j'en déduirai le reste. Je crois qu'on commence à être un petit peu habitués.

C'est un conseil d'arrondissement un petit peu exceptionnel, ce soir, puisque nous avons un seul sujet à l'ordre du jour. On avait eu l'occasion de l'évoquer rapidement lors du conseil d'arrondissement et tout un tas de contextes et de contraintes ne nous avaient pas permis d'inscrire ce sujet-là au conseil de janvier et, finalement, on prend réellement le temps d'avoir le débat sur la zone à faibles émissions ce soir en conseil d'arrondissement et jeudi en conseil municipal.

Le débat portera sur la première étape d'amplification de la zone à faibles émissions et ce sera l'occasion pour nous de débattre sur les enjeux, les perspectives et puis les modalités de mise en œuvre de cette zone à faibles émissions.

Juste, pour votre information, et puisque ça concerne également la thématique des mobilités, je souhaite vous inviter toutes et tous demain soir à la réunion que nous tenons sur la Ligne 1 des Voies Lyonnaises. Les premiers travaux de cette Ligne 1 des Voies Lyonnaises vont avoir lieu dans le 7<sup>e</sup> dans les semaines à venir et tout cela sera présenté dans une réunion

d'information, demain, le 9 février, à 18 h 30 en visio et notamment par Monsieur Vincent MONOT.

Voilà les quelques mots rapides d'introduction que je voulais dire puisque nous nous sommes quittés il n'y a finalement pas si longtemps.

#### **- Désignation d'un secrétaire de séance : Luc VOITURIER**

Mme LA MAIRE : Je vous propose, si vous en êtes toutes et tous d'accord de désigner Monsieur Luc VOITURIER secrétaire de séance. Est-ce qu'il y a des oppositions ? Je n'en vois pas. Je laisse Monsieur VOITURIER faire l'appel.

#### **- Appel nominal**

Mme LA MAIRE : Merci, Monsieur VOITURIER. Sans plus attendre, je vous propose de passer la parole au rapporteur de ce soir, Monsieur MONOT, et comme nous avons un petit peu le temps, il nous a prévu une présentation PowerPoint pour clarifier ce qui est présenté, c'est-à-dire l'avis de la Ville de Lyon sur la première amplification de la ZFE. Monsieur MONOT, vous avez la parole.

### **1. Première étape d'amplification de la zone à faibles émissions (ZFE) sur le territoire de la Métropole de Lyon – Avis des communes concernées**

Rapporteur : Vincent MONOT

M. MONOT : Merci, Madame la Maire. Effectivement, on va vous mettre le petit PowerPoint pour vous présenter cette délibération qui concerne l'avis de la Ville de Lyon dans cette première étape d'amplification de la zone à faibles émissions sur la Métropole de Lyon.

Vous le savez, la pollution atmosphérique est un enjeu majeur dans nos villes, dans nos métropoles et cause environ quarante-mille décès prématurés chaque année en France selon les sources de Santé publique France. Certaines autres estimations sont encore plus alarmantes et montent même à cent-mille décès prématurés par an. Il est désormais démontré que l'exposition des populations à cette pollution atmosphérique, particulièrement aux particules fines et au dioxyde d'azote, contribue au développement de nombreuses maladies chroniques à la fois pendant les pics de pollution, mais aussi due à la pollution de l'air, la pollution de fond quotidienne. Tous ces impacts sanitaires sont aujourd'hui bien documentés et montrent la forte contribution du transport routier à cette pollution urbaine. À noter que l'OMS a récemment, en 2021, revu ses recommandations sanitaires à la baisse avec les nouveaux enseignements scientifiques. Vous le voyez sur cette carte qui montre les concentrations de dioxyde d'azote dans la Métropole de Lyon et l'on voit nettement s'afficher les grands axes routiers. Il faut savoir que le dioxyde d'azote est un polluant particulièrement émis par les véhicules thermiques.

Cette petite carte suivante pour vous montrer une étude très récente sur la qualité de l'air aux abords des écoles. Vous le savez, nous sommes lancés, à la Ville de Lyon, dans la ville des enfants, avec une forte préoccupation des abords des écoles et l'association RESPIRE a montré très récemment que sur ces fameuses recommandations sanitaires de l'OMS, 100 % des écoles lyonnaises dépassaient les recommandations et donc, nos enfants sont exposés au quotidien, aux abords de leur école, à un air de mauvaise qualité que l'OMS ne recommande pas, tout simplement.

Au niveau des différents polluants, un petit état de la situation. Vous voyez que l'on a deux polluants principaux : le dioxyde d'azote,  $\text{NO}_2$ , qui est émis environ au deux tiers par le trafic routier, et parmi ces deux tiers à 95 % par des véhicules diesel qui causent en milieu urbain, à froid, une émission massive de polluants. Et à moindre échelle, par les particules fines, environ 25 % des particules fines sont émis par les moteurs thermiques. C'est quand même très significatif, même si pour ces particules fines, le secteur résidentiel avec le chauffage au bois est la source de pollution majeure.

Compte tenu de la gravité de ces impacts sanitaires de la pollution de l'air, l'Union européenne s'est inquiétée dans les dernières décennies. D'abord en 2011, pour le non-respect de la France sur les seuils de particules fines, et plus récemment en 2018, la commission a renvoyé la France devant la Cour de justice de l'Union européenne pour non-respect répété des valeurs limites en concentration du dioxyde d'azote. En 2021, le Conseil d'État a enjoint le gouvernement de prendre toutes les mesures nécessaires pour réduire ces niveaux de pollution sous peine d'une astreinte de 10 millions d'euros par semestre de retard. Face à cette situation, la Métropole n'a pas attendu et, dès la fin de l'année 2019, a mis en place une zone à faibles émissions dédiée aux professionnels, qui concernait uniquement les professionnels et la circulation et le stationnement des poids lourds et des véhicules utilitaires légers classés Crit'Air 5 et 4. Cette ZFE a été mise en place le 1<sup>er</sup> janvier 2020 et s'est étendue en 2021, au 1<sup>er</sup> janvier 2021, aux véhicules Crit'Air 3. Le périmètre actuel concerne la quasi-totalité de la ville de Lyon hormis une petite partie du 7<sup>e</sup> arrondissement, aux abords du port Édouard Herriot. Elle concerne également les communes de Vénissieux, Villeurbanne, à l'intérieur du périphérique, Bron également, ainsi que la ville de Caluire. À noter que cette zone à faibles émissions ne concerne pas le boulevard périphérique ni l'axe M6, M7. Dans ce contexte, cette première zone à faibles émissions n'ayant pas suffi à rétablir une qualité de l'air acceptable dans notre Métropole, l'État, suite aux dernières condamnations de la Cour de justice de Lyon européenne et du Conseil d'État, a incité et a même obligé les métropoles à mettre en place des zones à faibles émissions en les rendant obligatoires lorsque les normes de qualité de l'air ne sont pas respectées de manière régulière et en l'occurrence, notre métropole est particulièrement concernée puisqu'elle a été en 2019 la métropole française avec le plus grand nombre de jours en alerte rouge pour le dioxyde d'azote.

. La Métropole de Lyon propose de renforcer cette zone à faibles émissions et de valoriser les alternatives à la voiture individuelle, en déployant un dispositif d'accompagnement adapté à l'ensemble des publics et puis, dans le but, bien sûr, d'améliorer la qualité de l'air jusqu'au niveau respectant nettement et durablement les normes européennes. Et ainsi, au Conseil métropolitain le 2 mars 2021, deux étapes ont été crantées, d'abord la première étape qui nous intéresse ce soir qui est une interdiction au second semestre 2022 des véhicules particuliers et des deux-roues motorisés classés Crit'Air 5 ou non-classés. On appelle cette étape VP 5+ sur le périmètre de la ZFE actuelle. Cette première étape fait l'objet d'une concertation réglementaire en ce moment même, c'est pour ça que la Ville de Lyon doit rendre un avis. Ensuite, cette délibération de mars 2021 a acté le principe d'une sortie du diesel au 1<sup>er</sup> janvier 2026 sur un périmètre central restant à définir. Ce que nous pouvons rajouter, c'est qu'en plus de cette zone à faibles émissions qui est étendue, ce n'est pas le seul point que la Métropole développe, évidemment, la transition des mobilités est engagée et est soutenu massivement par diverses politiques publiques, par exemple le développement, le renforcement des infrastructures de transport en commun. Le Sytral a engagé un plan de mandat massif de 2,5 milliards d'euros, le double du mandat précédent pour développer trois lignes de tramway, une ligne de BHNS avec une politique tarifaire incitative. Déjà soixante-mille abonnements solidaires gratuits ont été délivrés et plus de quatre-vingt-mille solidaires à 10 euros mensuels, donc une gratuité ciblée. Des baisses de tarifs pour les étudiants, pour les jeunes, et un ticket famille simplifié et élargi. Également des politiques publiques en faveur du développement du vélo (nous avons parlé précédemment du nouveau réseau les Voies Lyonnaises), de l'autopartage, du covoiturage ou encore un grand plan piéton pour inciter à la marche à pied dans notre Métropole. Si l'on revient à cette zone à faibles émissions, sur l'étape d'ici 2026, parallèlement à cette concertation réglementaire en cours, une autre concertation, une grande concertation citoyenne dure jusqu'au mois de mars 2022 et porte sur les périmètres, les échéanciers, les dérogations et les aides pour arriver en 2026 à sortir du diesel dans un périmètre central de la zone à faibles émissions.

Revenons à l'étape VP 5+ qui nous intéresse ce soir. Selon les recensements, ce premier jalon concerne environ vingt-mille véhicules sur la Métropole, environ six-mille véhicules immatriculés à Lyon, donc environ 3 % du parc lyonnais. Pour être plus concrets, nous parlons, là, de véhicules diesel de plus de 22 ans ou de véhicules essence de plus de 25 ans, donc déjà sur des véhicules très anciens et donc très, très, très polluants. La Ville de Lyon, dans ce

rapport, soutient la mise en place de ce premier jalon de la zone à faibles émissions étendue aux véhicules particuliers et souligne l'importance de la mise en place des dérogations et des aides financières pour les personnes aux plus faibles revenus. Vous avez là sur cette diapositive un ensemble de mesures d'accompagnement prévues qui font partie du dossier de concertation règlementaire disponible. D'abord, les dérogations, la Métropole souhaite aider et offrir des dérogations aux 60 % de la population aux plus faibles revenus, donc les six premiers des CIL. Les dérogations prévues sont un laps de temps jusqu'au 31 décembre 2023, donc une dérogation de plus d'un an pour changer de véhicule pour ces publics-là, soit pour les gens résidant dans la zone à faibles émissions, soit pour les gens résidant dans la Métropole, mais travaillant dans la zone à faibles émissions. D'un autre côté, les aides financières de la Métropole pour l'aide au changement de véhicule, là aussi dépendant du revenu des ménages, avec des primes pouvant aller de 1 000 à 2 000 euros pour l'acquisition d'un nouveau véhicule neuf ou d'occasion et bien sûr, à ces montants s'ajoutent les aides de l'État, que ce soit le bonus écologique ou la prime à la conversion, majorée du bonus ZFE. Il y a un bonus dans le cadre où les métropoles mettent en place elle-même des aides financières. On peut, par la combinaison de tous ces moyens, avoir des aides substantielles au changement de véhicule pour les 60 % de la population aux plus faibles revenus.

En conclusion, j'ai fait le tour des enjeux et des grandes étapes de cette zone à faibles émissions, dans ce rapport qu'on vous présente ce soir, le conseil municipal émet un avis favorable à la proposition de la Métropole consistant à amplifier le dispositif de la zone à faibles émissions, et à la première étape de mise en œuvre de cette proposition consistant à interdire les véhicules particuliers, deux-roues motorisés classés Crit'Air 5 et non classés sur le périmètre actuel au deuxième semestre 2022, donc peut-être au mois de septembre, en émettant plusieurs observations que nous allons parcourir.

- Observation n° 1 : cette zone à faibles émissions vise à respecter les normes, les seuils européens mais la Ville de Lyon souligne le fait que cette zone à faibles émissions doit aussi viser à atteindre d'ici quelques années les seuils scientifiquement recommandés par l'OMS, nous en avons parlé, ce sont des seuils qui sont plus bas que les seuils européens et donc plus difficilement atteignables. Mais c'est bien un objectif de se baser sur la science et donc sur les recommandations de l'OMS ;
- Observation n° 2 : la Ville de Lyon souligne que ce projet doit intégrer un dispositif de communication massif, diversifié, sur le maximum de canaux afin de pouvoir donner la meilleure visibilité possible aux plus grands nombres de particuliers, de professionnels, de façon à ce qu'ils puissent anticiper au maximum la mise en place de la zone à faibles émissions ;
- Observation n° 3 : le troisième objectif concerne les mairies d'arrondissement. Vous le savez, pour beaucoup de nos concitoyens, les mairies d'arrondissement sont la porte d'entrée, le guichet de l'ensemble des politiques publiques. Les mairies d'arrondissement seront particulièrement concernées par l'accueil des publics et par l'accompagnement des habitants et des habitantes dans cette mise en place ;
- Observation n° 4 : la Ville de Lyon soutient les propositions de dérogations temporaires et permanentes et les propositions d'aide financière en fonction des revenus que nous avons présentées précédemment pour accompagner les personnes les plus modestes dans le changement des mobilités ;
- Observation n° 5 : le conseil municipal de Lyon soutient la création d'un service de conseil aux mobilités proposé par la Métropole de Lyon. Une grande agence de mobilité est en train d'être travaillée, prochainement mise en place à la Métropole pour accompagner tous les particuliers dans leurs démarches, que ce soit pour changer de mobilité ou pour bénéficier des différentes aides disponibles ;
- Observation n° 6 : le conseil municipal souligne l'importance du renforcement des offres de transport en commun déjà existantes, en ce qui concerne les capacités, les fréquences et les plages horaires et puis la politique tarifaire que l'on vous a présentée ;
- Observation n° 7 : le projet doit prévoir, bien sûr, en complément de cette concertation, les mesures d'accompagnement dédiées, mais aussi les moyens pour la Métropole de

Lyon de faire respecter cette zone à faibles émissions, et cela nécessite une action rapide de l'État pour proposer des solutions homologuées.

Voilà ce que je pouvais dire sur ce rapport et je vous laisse la parole. Merci.

Mme LA MAIRE : Merci à vous, Monsieur MONOT, pour cette présentation et toute la pédagogie déployée. Je vais désormais vous laisser la parole. Celles et ceux qui souhaitent intervenir, je vous remercie de lever la main. On va commencer par Madame DESRIEUX, puis Madame PEILLON. Madame DESRIEUX, allez-y. Les autres, je vous ai vus, je ne redis pas tous les noms. Allez-y, Madame DESRIEUX.

Mme DESRIEUX : Bonsoir, Madame la Maire, merci. Madame la Maire, nous voilà donc réunis, ce soir, pour réparer une omission de la majorité, à savoir la discussion sur le projet d'amplification de la zone à faibles émissions porté par la Métropole de Lyon. Sujet que j'avais par ailleurs soulevé lors de notre dernier conseil d'arrondissement. Pour autant, ce ne sont pas moins de vingt-six élus d'arrondissement et municipaux de votre majorité qui siègent au conseil de la Métropole. Sur notre arrondissement, ce sont quatre élus : Monsieur CHIHI, Monsieur MONOT, Madame VACHER et vous-même. Nous pourrions espérer de leur part, et de votre part, qu'ils suivent donc les dossiers de la Métropole.

Nous avons une question qui complète le dossier qui nous a été présenté, c'est de savoir pourquoi ne délibère-t-on pas également aujourd'hui sur le plan de la protection de l'atmosphère (le PPA) ? C'eût été logique puisque l'avis de la Ville est attendu pour avant le 25 mars ; or, le prochain conseil municipal puisque c'est lui qui a le pouvoir délibératif, se réunira le 31 mars, soit après la date butoir donnée par le préfet. Deuxième logique, c'est que le PPA a un spectre beaucoup plus large et englobe les mobilités dont fait partie la ZFE. Donc, on va délibérer sur la ZFE 5+, mais pas sur ce qui chapeaute la ZFE. Honnêtement, nous nous interrogeons sur la façon de gérer l'administration de cette ville. Pourtant, dans un souci d'opposition constructive, nous n'avons eu de cesse d'alerter l'exécutif municipal sur ces deux sujets. Sur cette concertation règlementaire, la ZFE 5+, il faut être réaliste, il semble que ce soit un échec complet quand on regarde le nombre d'avis déposés, ou plutôt non déposés, sur les cahiers de concertation. Il n'y en a pas. Pour information, ce samedi, nous nous sommes rendus en mairie et nous n'avons pas pu avoir accès au cahier de doléances, malgré une relance d'une nouvelle concertation grand public le 8 décembre 2021 jusqu'au 5 février 2022, après l'échec de la première du 3 au 26 novembre 2021. En même temps, on ne peut pas dire que dans les mairies d'arrondissement cette concertation ait été très visible ou accessible. Il sera néanmoins intéressant de savoir combien d'avis ont été déposés sur l'adresse mail mise à disposition ([zfe-vp5@grandlyon.com](mailto:zfe-vp5@grandlyon.com)), mais comme cette adresse était bien cachée sur le site de la Métropole, pas sûr qu'il y ait forcément beaucoup d'interventions.

Revenons à cette ZFE 5+. La ZFE a été engagée par la précédente majorité métropolitaine avec une approbation unanime, car il est évident que tous, nous sommes favorables à vivre dans un air moins pollué. Aujourd'hui, il s'agit de l'amplifier avec l'interdiction de circuler et de stationner pour les véhicules particuliers ayant une vignette Crit'Air 5 et plus, et les deux-roues motorisés de plus de 25 ans. Concrètement, cette nouvelle interdiction va concerner cinq-mille (5 000) deux-roues et vingt-deux-mille-trois-cent-quatre-vingts (22 380) véhicules sur la Métropole, dont six-mille-six-cent-soixante-dix-huit (6 678) véhicules sur la ville de Lyon.

À la question posée en commission le 4 février de la répartition par arrondissement, l'adjoint en charge de la mobilité a été incapable de nous donner une réponse. Peut-être que vous, Madame la Maire, vous avez cette information, auquel cas, il serait intéressant de pouvoir nous la communiquer lors de ce conseil. Nous avons vu avec l'expérience des professionnels qui sont concernés depuis deux ans qu'il y avait un manque d'information. Soixante-quatorze (74) aides accordées pour un parc de vingt-huit-mille-six-cent-soixante-deux (28 662) véhicules, soit environ 0,26 %. À ce rythme-là, la qualité de l'air n'est pas près de s'améliorer, mais comme il y a peu ou pas de contrôle, il est certain que ça n'incite guère. Bref, il y a clairement un manque d'informations des personnes susceptibles d'être concernées et nous ne comprenons pas pourquoi la Métropole n'adresse pas un courrier aux habitants des communes de la ZFE détenteurs d'un véhicule Crit'Air 5 ou plus. Les possibilités de

dérogations accordables sont d'ailleurs une illustration de ce manque d'information. À travers ce dispositif de dérogations, on voit bien que personne n'est prêt. Ensuite, que ce soit en lisant le dossier de concertation ou en écoutant le débat au conseil de la Métropole le 24 janvier dernier, ce qui ressort, c'est que la voiture est une ennemie qu'il faut abattre et donc, vous mettez en place une écologie punitive à l'endroit des possesseurs de voitures. Arrêtez de croire, s'il vous plaît, que les automobilistes ne roulent que pour polluer, s'ils utilisent leur voiture, c'est aussi que cela correspond à un besoin qui, pour l'instant, ne peut être satisfait autrement.

Compte tenu de tous ces éléments, nous ne pouvons approuver votre proposition d'avis favorable et nous voterons donc contre le dossier présenté ce soir. Je vous remercie, Madame la Maire.

Mme LA MAIRE : Merci, Madame DESRIEUX. Ce que je vous propose, c'est de prendre toutes les interventions et Vincent MONOT et moi-même répondrons à la fin. Madame PEILLON, puis Monsieur MIACHON DEBARD. Allez-y, Madame PEILLON.

Mme PEILLON : Merci, Madame la Maire. Bonsoir à toutes, bonsoir à tous, j'espère que vous m'entendez. Ça a l'air d'être bon.

Mme LA MAIRE : Très bien.

Mme PEILLON : Super, merci. Madame la Maire, chers collègues, cette intervention que je fais au nom du groupe Progressistes et Républicains auquel j'appartiens s'adressera, vous m'excusez, Madame DUBOT, mais en grande partie au maire de Lyon qui nous a convoqués en urgence pour donner un avis sur la future zone à faibles émissions dans notre ville.

Je sais qu'en tant que maire d'arrondissement, et nous avons déjà eu l'occasion d'en parler, vous n'avez que très peu de prise sur ce type de décision, comme sur tant d'autres, hélas, et comme j'ai déjà eu l'occasion de le dire, après de grandes déclarations sur l'autonomie des mairies d'arrondissement, le maire de Lyon a très vite réduit ses ambitions en la matière pour revenir à la stricte application de la loi PLM. D'ailleurs, je relève que dans le cadre de la consultation en cours sur la ZFE, comme cela est mentionné dans la délibération qui nous occupe, les mairies d'arrondissement devraient être partie prenante de cette organisation. Aussi, je m'interroge : qu'en est-il ? Quels moyens avez-vous obtenus pour faire vivre cette concertation dans notre arrondissement ? Et quelles sont les initiatives que nous pourrions prendre localement ?

Nous voilà donc aujourd'hui réunis en urgence pour débattre de la première étape d'amplification de la ZFE sur le territoire de la Métropole de Lyon. Pourquoi en urgence ? Seul le maire de Lyon pourrait nous l'expliquer. Légèreté, oubli, volonté, stratégie politique, vacances ? Nous ne le saurons pas. Toujours est-il que ce nouvel épisode municipal est malheureusement très symptomatique de la gestion de ce dossier, pourtant particulièrement sensible. Après les atermoiements de calendrier, voici l'oubli des règles essentielles de débat public et cela fait beaucoup pour un dossier qui devrait pourtant être suivi de près par une mairie écologiste. Voilà pour la forme.

Sur le fond, trois points. Je n'insisterai pas sur la nécessité de poursuivre ce travail que nous avons engagé lors de la précédente mandature depuis plus de six ans maintenant, c'est effectivement un travail de longue haleine que nous avons mené, car nous sommes favorables au principe même d'une ZFE. Deuxième point, cependant, nous restons, en ce qui nous concerne, contrairement à la majorité actuelle, particulièrement attentifs à son acceptation par nos concitoyens, condition, selon nous, essentielle à sa réussite. Cette acceptation passe par un travail préparatoire sérieux et par celui d'accompagnement de sa mise en œuvre. Une question donc de méthode, d'écoute et d'adaptation.

Enfin, et c'est sans doute le plus important, nous avons le souci de concilier transition écologique et justice sociale, de prendre en compte les plus précaires et les plus modestes, ainsi que les classes moyennes. Ce point doit être au centre de nos travaux si nous ne voulons pas transformer cette zone à faibles émissions en zone à forte exclusion. Récemment, dans

un mensuel local, en réponse à des interrogations légitimes, le maire de Lyon nous explique que son ambition est d'être, je cite : « Le maire des piétons. » Il nous annonce, je cite encore : « l'évaporation des véhicules » et prédit que « les gens vont aussi changer de mode de vie et de logement en se rapprochant du centre-ville ». Concrètement, alors que d'ici quelques mois, ce sont plus de trente-mille véhicules qui vont devoir s'évaporer, comme le dit le maire de Lyon, dans notre métropole et tout particulièrement dans notre ville, quelles sont les réponses concrètes immédiates apportées à leurs propriétaires ? À tous ces Lyonnais et ces Lyonnaises qui demain devront se séparer de leur véhicule, que leur dit-on ? Achetez une voiture électrique, roulez à vélo, préférez la marche à pied ? Car en ce qui concerne le métro et les transports en commun, on verra plus tard. Bien sûr, il est aussi aujourd'hui essentiel de questionner la place de la voiture en ville. Cette place a déjà réduit, grâce aux politiques précédemment menées, qui sont certes un début, mais doivent être amplifiées, et doivent être poursuivies, mais nous devons le faire en intégrant pleinement les contraintes économiques de leurs habitants et la capacité de la collectivité à fournir des alternatives efficaces et adaptées. Nous ne pourrions pas nous satisfaire d'une solution qui offre aux plus aisés le confort d'une voiture électrique et qui laisse les plus modestes et les classes moyennes sur le bord de la route dans l'attente de solutions alternatives réelles. Nous ne pouvons pas exiger des Lyonnais la même adaptation à la transition écologique, quels que soient leurs revenus. Aujourd'hui, tout le monde n'a pas les moyens, hélas, de remplir son frigo d'une alimentation 100 % bio, de se vêtir en textile durable et d'acheter un véhicule électrique. C'est pourquoi nous défendons une écologie sociale avec une responsabilité commune mais différenciée, et nous refusons cette écologie autoritaire qui impose à chaque individu, même les plus fragiles, d'endosser une responsabilité qu'il n'a pas les moyens de porter.

Comme d'autres élus, de droite comme de gauche, nous nous inquiétons de voir une partie de la population exclue par cette mise en œuvre de la ZFE à Lyon. Les vœux pieux formulés en conclusion à la fin de cette délibération ne nous rassurent malheureusement pas. Ce que nous voulons, ce sont des assurances sur les mesures qui accompagneront cette ZFE. Des mesures qui pourraient apporter des garanties aux plus modestes, aux classes moyennes, aux travailleurs.

Madame la Maire, c'est pour ces raisons que je voterai contre cette délibération. Je voterai contre la forme et contre la méthode, contre l'absence d'accompagnement prévu, même si je suis clairement favorablement à la mise en œuvre d'une ZFE en zone urbaine pour une action résolue afin d'améliorer la qualité de l'air de notre ville et de notre métropole. D'ailleurs, nous en reparlons peut-être à l'occasion d'un futur conseil d'arrondissement convoqué lui aussi en urgence pour débattre du plan de protection de l'atmosphère élaboré par les services de l'État et qui a, semble-t-il, eu, lui aussi, le malheur d'être notifié en pleines vacances. Je vous remercie.

Mme LA MAIRE : Merci, Madame PEILLON. Monsieur MIACHON DEBARD, puis Madame GRIES.

M. MIACHON DEBARD : Bonsoir à toutes et tous. Madame la Maire, chers collègues, ce n'est désormais un secret pour personne, je suis né et j'ai grandi à Givors. Ce que l'on sait un petit peu moins, c'est que je suis également un fils de cheminot. Cégétiste, communiste, un vrai cheminot, quoi. Quelqu'un qui connaît son métier, qui donne du sens à son métier et a sa place dans notre politique nationale. J'ai donc été très tôt biberonné aux bienfaits sociaux, économiques et surtout écologiques du rail. Mais j'avoue avoir surtout bénéficié d'un aspect beaucoup plus praticopratique d'être fils de cheminot, jusqu'à peu près mes 20 ans, je ne payais pas le train. J'aime autant vous dire que j'en ai fait des allers et retours entre la gare de Givors-Ville et la gare de Lyon Perrache. Pour tous ceux qui vivent dans la métropole, quand vous êtes Givordin, comme pour tous ceux qui vivent dans la Métropole, quand vous vous déplacez il faut s'attendre à ce qu'une fois sur deux vos yeux se tournent vers Lyon. . C'est la réalité de notre territoire. Puis, l'âge avançant, j'ai fini par perdre la gratuité et je me suis douloureusement familiarisé au prix du billet de TER et là, je le reconnais, comme beaucoup,

j'ai rapidement dépoussiéré la vieille Clio du grand-père qui était au garage pour faire les mêmes allers et retours entre Givors et Lyon et après, pour aller bosser sur les zones industrielles de Vénissieux et de Feyzin où j'ai commencé mes tout premiers jobs quand je me suis définitivement installé à Lyon. Je ne saurais pas vous dire exactement quelle Crit'Air elle aurait aujourd'hui, mais pour ceux à qui ça parle, je me rappelle bien la démarrer à l'époque encore au starter.

Si je vous raconte cette petite anecdote, c'est parce que si je suis convaincu que nous avons la responsabilité immédiate de faire baisser la pollution pour toutes les raisons qui ont très bien été présentées dans cet avis, nous devons être extrêmement prudents à ne pas réfléchir le sujet uniquement en tant que Lyonnais. Et en tant que Lyonnais dont le lieu de vie et de travail est à portée de métro, mais surtout, il ne faut pas que notre lutte commune contre la pollution ne se fasse en fragilisant ceux qui sont déjà les plus fragiles sur notre territoire. Pour lutter efficacement contre la pollution, je suis persuadé que l'enjeu n'est pas tant de transférer des déplacements individuels dans de vieux tacots vers des déplacements individuels dans de belles voitures électriques. Pour moi, l'enjeu est de transférer les déplacements individuels tous confondus vers des déplacements collectifs. Pour ce faire, je vous propose deux axes de travail que vous m'entendrez ressasser tout au long de ce processus de ZFE qui va nous emmener jusqu'en 2026.

D'abord, ne nous attaquons pas aux grands défis du transport en commun en cassant notre outil. Nous serons communistes, comme une très grande partie de la gauche, et y compris, je le sais, écologistes. Nous serons très attentifs à toute tentation libérale qui démantèlerait notre service public des transports en faveur du fameux mythe de la concurrence et de ses soi-disant bienfaits. Contrairement à ce que nous vend le président de la République au quotidien et ses représentants locaux, nous ne les connaissons que trop bien, ces bienfaits, ils ont créé la concurrence au sein de la SNCF, d'EDF et même de nos EHPAD. Ils ont brisé les conditions de travail, fait exploser les factures d'énergie et rien de moins que de maltraiter nos aînés. C'est un sujet extrêmement important, mais c'est un sujet qui, je le sais, nous réunira de nouveau bientôt.

Ensuite, pour rester sur le sujet des transports en commun, je vous propose que nous travaillions à notre échelle à l'accès aux transports gratuits pour tous. Et dans le même calendrier que celui proposé ici pour la sortie totale du diesel dans la métropole, à savoir 2026. Cette gratuité, il est important qu'elle repose sur d'autres acteurs. D'abord, le privé pour ce qui relève de tous les salariés, et ensuite le public pour ce qui relève de nos jeunes, de nos aînés et des privés d'emploi, ce qui, d'ailleurs, il faut le remarquer, depuis ce nouveau mandat est déjà presque déjà fait. Pour le privé, nous proposons d'inciter en tant que collectivité toutes les entreprises de notre territoire à augmenter la part employeur des titres de transport de 50 % à 100 %. La grande majorité des déplacements routiers dans la métropole sont professionnels et se font en direction de Lyon. Nous disons que demain, si vous travaillez à Lyon, l'employeur paie entièrement votre abonnement de transport en commun, laissez la voiture au garage. Cela se fait déjà, parce que c'est un petit coût pour l'entreprise et un vrai plus face à un défi réel qui est celui du recrutement que connaissent les employeurs. Nous pouvons commencer dès demain auprès déjà des deux-cent-quarante entreprises qui se sont engagées avec le label mis en place par notre majorité de Lyon Ville Équitable et Durable. C'est un petit geste pour les entreprises face à un grand défi, mais c'est un poids qui doit être pris par le privé pour que le public puisse continuer à investir dans le développement du réseau, dans l'augmentation du cadencement et de l'amplitude horaire, dans la qualité et la sécurité des transports et enfin, comme je le disais préalablement, dans l'accès gratuit pour toutes celles et ceux qui ne travaillent pas.

Voilà les deux travaux que nous lions intimement à notre vote qui sera favorable sur l'avis présenté ce soir. Je vous remercie.

Mme LA MAIRE : Merci, Monsieur MIACHON DEBARD. Je donne la parole à Madame GRIES, allez-y.



Mme GRIES : Oui, merci, Madame la Maire. Chers collègues élus, Mesdames et Messieurs, habitants et habitantes du 7<sup>e</sup> arrondissement, le 24 octobre 2019, l'État français a été condamné par la Cour de justice de l'Union européenne pour son incapacité à protéger les Françaises et les Français contre la pollution de l'air. La Loi d'Orientation des Mobilités dite LOM, loi timide adoptée fin décembre 2019 après plus de cent-trente heures de débat à l'Assemblée nationale, rend notamment obligatoire la mise en œuvre d'une ZFE (zone à faibles émissions) dans les onze agglomérations où les normes de qualité de l'air sont enfreintes par plusieurs décennies de métropolisation. C'est le cas de Lyon, même si les concentrations baissent depuis quelques années, qui en 2020 a annoncé plus de vingt-quatre jours de vigilance pollution. Le nombre était de 43 en 2016. C'est le cas aussi de l'ensemble. C'est le cas aussi de l'ensemble de la métropole lyonnaise où le seuil limite fixé par l'Organisation mondiale de la santé sur le dioxyde d'azote, polluant lié à la circulation automobile, est largement dépassé. La qualité de l'air est un enjeu de santé publique ; les liens entre pollution atmosphérique et problèmes respiratoires, cancers des poumons et décès, 7 % de la mortalité totale de la population française ne sont plus à prouver. À rappeler ici que les grands pollueurs sont pour deux tiers l'agriculture, l'industrie et le chauffage. En octobre 2020, Greenpeace France et un collectif de parents d'élèves de l'école Michel Servet dans le 1<sup>er</sup> arrondissement avaient déposé une requête devant le tribunal administratif de Lyon pour inaction de la Ville, de la Métropole et de l'État dans la lutte contre la pollution de l'air sur notre territoire. La pollution de l'air nous affecte tous et toutes, mais touche particulièrement les enfants et les populations les plus défavorisées qui se retrouvent contraintes de vivre dans des quartiers avec une forte présence de trafic à proximité du périphérique, d'axes routiers majeurs, de tunnels. Il est donc nécessaire de prendre à bras le corps cet enjeu de lutte contre la pollution. Évidemment, la ZFE est donc un outil parmi d'autres pour s'attaquer à ce problème. Évidemment, les zones à faibles émissions doivent être généralisées, mais de quelles façons ? Dans cette délibération votée en mars 2021 par la Métropole, il nous est demandé notre avis sur la première étape de mise en œuvre de la ZFE, à savoir l'interdiction de circuler et de stationner à partir de juillet 2022 des véhicules particuliers classés Crit'Air 5 à Lyon, Caluire et dans une partie de Villeurbanne, de Bron et de Vénissieux. Cela correspond à environ cinq-mille-cinq-cents (5 500) véhicules à Lyon, soit 3 % du parc automobile. Les objectifs sont louables et nous voterons pour cette délibération favorablement, mais permettez-nous de suggérer de renforcer les moyens mis en œuvre pour atteindre ces objectifs. Ces moyens doivent nécessiter une orientation davantage tournée vers une ambition et une vision collective. En effet, la Métropole souhaite proposer un accompagnement individuel des particuliers dans leurs démarches en faveur de la transition des mobilités. Or, pour atteindre notre objectif commun d'une ville et métropole respirable, il faut que les moyens déployés soient soutenables par toutes et tous. La réduction de la place de la voiture individuelle doit se faire au regard d'enjeux d'équité et de justice sociale. Le prix des loyers de la ville de Lyon et de la métropole pousse les personnes à s'éloigner de la centralité et donc des zones d'emploi. Certaines peuvent aussi travailler dans des zones d'emploi peu ou mal accessibles en transport en commun dans la métropole ; d'autres, dans de nombreux domaines travaillent en horaires décalés. De plus, l'augmentation du coût des matières premières, de l'énergie et notamment du carburant pèse sur les budgets. L'inflation entraîne un recul du pouvoir d'achat. Peu de personnes, aujourd'hui, disposeront d'une marge financière, et dans les prochaines années, pour changer de véhicule. C'est le cas également des artisans, des commerçants, des TPE, des PME qui n'ont ni la trésorerie ni la capacité d'investissement nécessaire à un changement de véhicules. L'acquisition d'un véhicule électrique dans la vraie vie reste hors de portée pour de nombreux habitants. Bénéficier d'une aide financière calquée sur des critères établis par l'État, quelle qu'elle soit, après l'achat reste sans intérêt quand on n'a pas l'argent pour faire l'avance de trésorerie. Aussi, il semble nécessaire que les aides financières doivent être basées sur un système proportionnel pour diminuer les effets de seuils et risques d'évincement du système d'aides de ménages aux ressources quasi identiques. Il est aussi nécessaire que tous les habitants et habitantes de la Métropole soient éligibles aux aides et non seulement ceux et celles inclus au sein de la ZFE. De plus, et vous le savez, il y a bien trop d'enjeux dans les prochaines années sur notre

approvisionnement en matières premières utiles comme le lithium pour les batteries électriques et notre approvisionnement en électricité. Pour un million de voitures électriques, il va falloir l'équivalent de la production d'une centrale nucléaire. Est-ce que l'on voudra une centrale nucléaire proche de chez nous ? Le bonus global pour l'environnement d'un véhicule électrique n'est pas avéré et il n'y aura pas non plus de changements dans la manière d'organiser les mobilités et la ville. Par contre, ça, c'est sûr, les industriels automobiles comme Elon Musk se rempliront les poches. Et puis, qui contrôlera le respect de ces critères ? La Métropole a envoyé un courrier aux villes demandant la prise en charge du contrôle de stationnement. Dans la délibération, est proposé un contrôle automatisé, entendons via des caméras de système de vidéoverbalisation. La surveillance partout, tout le temps, punir au lieu de convaincre, vous savez notre position sur ce sujet.

Pourtant, la ZFE doit constituer un outil positif, nécessaire, pour transformer les mobilités, la fabrique de la ville et notre façon de faire société. À ce titre, les solutions collectives, et pas que celles individuelles proposées, comme le covoiturage, l'autopartage, le vélo ou la marche à pied, doivent être au premier rang d'une stratégie de réduction de la voiture en ville et donc de la pollution. Quelles sont nos marges de manœuvre en tant que territoire ? Les transports collectifs constituent en définitive la meilleure option pour limiter l'usage de l'ensemble des modes de transport individuels motorisés. Notre groupe, Lyon en Commun, à l'origine d'un vœu qui sera porté par la majorité au conseil municipal à l'intention de l'exécutif métropolitain, continue de plaider pour renforcer l'offre de transport existante. Un meilleur maillage du réseau sur toute la métropole, l'augmentation des capacités, des fréquences en journée, en soirée, pendant les vacances scolaires, la possibilité de prendre son vélo dans les transports et aussi, et surtout, pour la gratuité totale des transports. Nous ne sommes pas les seuls, de nombreuses associations ou collectifs portent cette revendication. C'est le cas du Collectif Lyonnais pour la gratuité des transports en commun. Quand on sait que selon l'INSEE, les 10 % des ménages les plus modestes consacrent 21 % de leurs revenus disponibles au transport alors que les 10 % les plus aisés n'en consacrent que 11. Quand on sait que 15 % des ménages lyonnais sont sous le seuil de pauvreté, rendre les transports gratuits est une mesure écologique et sociale ambitieuse. Elle n'est définitivement pas une mesure qui servira aux plus aisés comme peuvent le dire ou sous-entendre certains. Cette mesure améliorera nettement les conditions de vie et le pouvoir d'achat des habitants et habitantes de la métropole, mais c'est un choix politique à faire.

Certaines villes le font déjà depuis les années 2000. Trente-cinq villes ou agglomérations de toutes les tailles proposent des transports gratuits : la gratuité pour les jeunes de moins de 18 ans, à Strasbourg, Paris ou la métropole de Lille ; la gratuité automatique en cas d'épisode de pollution qui déclenche la circulation différenciée dans plusieurs communes de la métropole de Lille ; la gratuité le week-end ou au moins le samedi comme à Montpellier et à Nantes, et la gratuité totale au sein de la Communauté urbaine de Dunkerque. La métropole de Lyon, troisième métropole de France, ne doit pas être à la traîne.

Notre groupe, Lyon en Commun, continuera de plaider pour la gratuité des transports en commun tout au long du mandat, considérant que le transport est un bien commun. Nous souhaitons progressivement que la Métropole s'oriente vers l'évaluation de l'impact des tarifications sociales et solidaires mises en place ; l'instauration de la gratuité des transports en commun pour les moins de 18 ans ; la gratuité des transports en commun en cas d'épisodes de pollution ; l'expérimentation des gratuités ciblées qui permettraient un report modal depuis la voiture, en particulier à destination des personnes à revenus modestes ou moyens non éligibles à la tarification sociale et solidaire ; la gratuité des transports en commun le week-end et la création d'une régie publique du premier ou dernier kilomètre. Autant d'expérimentations et d'évaluations qui doivent être menées dans les meilleurs délais, d'autant plus qu'entre 2023 et 2026, l'interdiction progressive de la circulation et du stationnement concernera les véhicules classés Crit'Air 4, 3 et 2. D'ici à 2026, l'objectif affiché par la Métropole de Lyon est d'interdire à la circulation l'ensemble des véhicules diesel à l'intérieur de la ZFE, ce qui impactera davantage les ménages les plus modestes au même titre qu'un nombre certain d'activités économiques. Bien mené, le projet de développement de la ZFE devrait permettre non seulement d'améliorer la qualité de l'air que nous respirons, mais aussi

de développer les modes de transport alternatifs à la voiture individuelle avec des solutions pour toutes et tous. Ne laissons pas nos concitoyennes et concitoyens au bord de la route. Merci.

Mme LA MAIRE : Merci, Madame GRIES. Madame DE LAURENS, puis Madame PASIECZNIK et ensuite, on passera aux réponses. Allez-y, Madame DE LAURENS.

Mme DE LAURENS : Merci. Bonsoir à toutes et à tous, merci, Madame la Maire, merci, Monsieur l'Adjoint, pour cette présentation, et merci de me donner la parole pour soutenir cette délibération. Je parlerai en tant qu'adjointe au maire en charge de la santé, mais aussi en tant qu'élue écologiste aujourd'hui.

En préambule, je tenais spécifiquement à remercier les représentants de la Métropole et notamment mon homologue, Monsieur ATHANAZE, qui n'est pas ici ce soir, pour porter ce projet depuis le début. C'était, en effet, un projet d'engagement fort de notre campagne commune et ce n'est pas une sinécure, il montrera très certainement la voie à d'autres villes qui, en France et en Europe, doivent aussi passer à l'action. Cette démonstration, ce maintien de projet montre aussi les efforts inédits qu'il faut déployer pour informer, pour expliquer, pour rassurer, pour convaincre, même quand il s'agit de répondre à une urgence sanitaire qui, en principe, fait l'unanimité. C'est justement ce qui nous réunit ce soir.

Je voulais déjà rappeler quelques chiffres qui, pour certains, ont déjà été rappelés, donc je vais passer rapidement sur le nombre de morts. Peut-être préciser qu'il y a en moyenne huit mois d'espérance de vie qui sont perdus du fait de la mauvaise qualité de l'air et vingt-sept mois en zone les plus exposées, c'est-à-dire plus de deux ans d'écart entre zones, donc ce n'est quand même pas neutre. Peut-être aussi préciser que les publics les plus vulnérables sont les nourrissons, les enfants de moins de cinq ans, les femmes enceintes, les fœtus, les personnes âgées et les personnes souffrantes de pathologies chroniques. Et l'on sait aussi que ces facteurs de vulnérabilité viennent se combiner avec des facteurs de précarité économique et sociale. Ça, c'était pour les quelques chiffres.

Dans les effets sur la santé, sont bien documentées déjà les pathologies pulmonaires. Même les pathologies cardiaques sont aujourd'hui bien connues dans les impacts sur les effets des polluants atmosphériques. Est un peu moins connu, le caractère cancérigène des pollutions atmosphériques. Il faut savoir qu'ils sont classés comme des cancérigènes avérés par le CIRC, c'est-à-dire le niveau de preuve le plus important retenu par le Centre International de Recherche contre le cancer. Autre élément qui est assez peu connu, c'est le caractère mutagène de ces polluants, c'est-à-dire qu'ils induisent des mutations génétiques dans les sujets qui y sont confrontés. Je parle également des troubles de la reproduction et du développement, de fertilité, de fausse couche, de faible poids à la naissance, donc énormément d'impacts très lourds. Le chiffre de quarante-huit mille décès est également élargi à cent mille quand on tient en compte l'ensemble des pathologies où les effets ont des corrélations fortes et pas forcément un facteur de causalité démontrée, mais vous savez qu'en matière de santé, nous sommes sur l'application d'un principe de précaution.

La très bonne nouvelle, c'est que des études de Santé publique France ont montré pendant le confinement que la baisse de la pollution de l'air avait un effet direct, un effet bénéfique sur la santé. On s'y attendait, mais malgré tout, ça a pu être démontré, donc ça permet aussi de mettre en évidence qu'il y a un effet à agir avec une possible récupération des effets si la pollution de l'air venait à diminuer.

Préciser aussi que les inégalités sociales et territoriales de santé sont un enjeu de poids. Ont été largement évoqués ce soir, les impacts des politiques de ZFE sur les ménages les plus précaires. Il faut aussi savoir que les ménages les plus précaires sont souvent les plus exposés, car habitant dans des zones d'habitat collectif en proximité des zones de trafic routier denses, donc l'impact attendu sur la ZFE touchera en particulier ces publics-là et correspond à une mesure de réduction des inégalités sociales et territoriales de santé. En plus, l'amélioration des mobilités douces et l'incitation à se déplacer en plein air sont également des effets secondaires de cette application de la ZFE qui permettent de lutter contre les risques de sédentarité et de faire du coup de la promotion de la santé.

En conclusion, je souhaitais dire que nos objectifs sur cette ZFE sont ambitieux, ils ont raison de l'être. Chaque année, les directives européennes nous rattrapent, elles sont de plus en plus exigeantes, les seuils sur les limites d'exposition aux polluants évoluent chaque année. Parce que chaque année, les démonstrations scientifiques des liens entre l'exposition aux polluants et les impacts sur la santé sont de plus en plus étoffées et contraignent les politiques à les entendre, à sortir de l'omerta et à agir. En matière de santé, comme je le disais, le principe de précaution se pose et nous n'avons qu'une seule santé, donc j'appelle toutes et tous à être responsable sur cette délibération et à voter, bien évidemment, cette délibération. Merci de votre écoute.

Mme LA MAIRE : Merci, Madame DE LAURENS. Et pour finir ce tour d'intervention, je donne la parole à Madame PASIECZNIK.

Mme PASIECZNIK : Merci, Madame la Maire. Bonsoir à tous et toutes. Moi, j'interviendrai également en tant qu'élue écologiste et adjointe d'arrondissement à la Résilience. Je souhaite tout d'abord remercier Vincent MONOT pour sa présentation et puis surtout son implication sur la nécessaire transition de nos mobilités, que ce soit sur notre arrondissement, mais aussi ce qui peut porter à la Métropole et au Sytral. Merci à Céline DE LAURENS d'avoir aussi clairement explicité les enjeux de cette délibération en termes de santé pour tous et toutes. Pour ma part, je souhaite insister ce soir sur l'un des objectifs poursuivis par la Métropole de Lyon pour permettre cette zone à faibles émissions. En effet, au-delà de faciliter la conversion des motorisations des véhicules, ça a déjà été dit, il s'agit en effet, tout d'abord, de réduire le nombre de trajets en voiture individuelle. En valorisant et confortant les alternatives existantes, mais aussi en redistribuant l'espace public entre l'automobile et les autres modes de déplacement. Concernant le renforcement des offres de transport en commun, je souhaitais rappeler que le Sytral a adopté en 2021 un plan de mandat à la hauteur des enjeux de mobilité sur nos territoires, à travers un plan d'investissement sans précédent de plus de 2.5 milliards d'euros en trois volets :

- Un premier volet qui concerne le renouvellement de 40 % du parc de bus avec quatre-cents nouveaux véhicules qui seront électriques ou alimentés au GNV ;
- Deuxième volet qui est la relance économique et l'insertion en accompagnant des entreprises d'ingénierie et de construction grâce à l'acquisition d'équipements ;
- Et puis, un troisième volet qui est bien sûr la cohésion des territoires avec la création de trois lignes de tram, l'amélioration de la performance du réseau de bus, la mise en place d'une ligne de bus à haut niveau de service, la création de la première ligne par câble, des investissements conséquents pour le développement et la modernisation du réseau métro. Et enfin, la mise en place d'un futur réseau express régional qu'on appelle communément « RER métropolitain » en lien avec l'autorité organisatrice de la mobilité régionale.

Notre arrondissement est ainsi directement concerné par deux projets. Après le T6 qui relie Gerland aux hôpitaux Est, nous verrons prochainement arriver la ligne T10 qui reliera la zone de Gerland Techsud à Saint-Fons. Par ailleurs, suite à la concertation en cours autour de la proposition de développement d'une ligne par câble, nous espérons une meilleure liaison vers l'Ouest lyonnais.

Au-delà de ces développements, pour garantir des solutions de mobilité attractives et accessibles — on a beaucoup parlé ce soir d'accessibilité pour tous et toutes — la Métropole et le Sytral se sont déjà engagés dans une politique de tarification solidaire. Je voulais rappeler que depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2021, ce sont cent-trente-mille personnes à faibles revenus qui bénéficient de la gratuité des transports en commun. Ce sont soixante-dix-mille personnes qui ont droit à un tarif réduit à 10 euros par mois. Enfin, rappelons aussi que les abonnements mensuels ont été réduits pour l'ensemble des étudiants et étudiantes, et pour les jeunes. Le nouveau ticket famille est simplifié, moins cher, et peut être utilisé chaque jour de la semaine. En complément, ça a déjà été évoqué, la Métropole de Lyon et la Ville de Lyon, conjointement, engagent une politique de développement d'une ville cyclable et marchable avec en particulier, on peut citer le développement du réseau cyclable des Voies Lyonnaises, avec les travaux du

premier tronçon qui vont débiter à la fin du mois sur notre arrondissement. On peut, bien sûr, évoquer également l'apaisement des circulations autour des écoles, les enfants ont été présentés comme les publics les plus fragiles par rapport à ces questions de pollution. Et la mise en place de la « Ville 30 » en mars prochain. La Ville de Lyon et la Métropole mettent ainsi tout en œuvre pour que notre territoire s'engage vraiment dans la transition de ces mobilités et contribuent ainsi au succès de la mise en place de la ZFE, garant de l'amélioration de la qualité de l'air.

Alors que l'exécutif de la région Auvergne-Rhône-Alpes proposera lors de sa prochaine commission permanente un avis défavorable au projet d'extension de la ZFE et de la Métropole lyonnaise, arguant que les politiques du Sytral et de la Métropole ne sont pas suffisantes pour accompagner cette nécessaire transformation des mobilités, j'aimerais appeler cette région, Autorité organisatrice de la mobilité régionale, à prendre toute sa part dans le déploiement des indispensables alternatives aux déplacements en voiture individuelle. Je citerais en particulier pour les déplacements domicile/travail qui ont été évoqués largement ce soir aussi, vers la métropole de Lyon : l'amélioration de l'axe Trévoux/Lyon où le projet de bus à haut niveau de service très coûteux tarde à sortir des cartons. Je parlerais aussi de l'indispensable augmentation du cadencement du tram/train de l'Ouest lyonnais et la tarification unique avec le réseau TCL qui est indispensable. Et puis, bien sûr, je l'ai déjà évoqué, le développement du réseau express régional métropolitain où la Métropole souhaite avancer et attend que la région s'implique sérieusement dans ce projet déterminant pour la bonne mise en œuvre de la ZFE. Je vous remercie et bien sûr, j'appellerai à voter favorablement cette délibération.

Mme LA MAIRE : Merci à vous, Madame PASIECZNIK, notamment pour ce rappel sur le rôle de la région. Moi, je voudrais répondre sur deux points avant de laisser la parole à Monsieur MONOT.

Le premier, c'est que vous vous êtes inquiétés de l'avis de la Ville de Lyon sur le plan de protection de l'atmosphère, à savoir s'il y aura un conseil municipal exceptionnel ou non, eh bien, non, il n'y en aura pas. Nous avons reçu un courrier fin décembre nous demandant cette délibération pour le 25 mars. En l'occurrence, le conseil municipal suivant était celui du 27 janvier où il y avait déjà cent-trente-quatre rapports à l'ordre du jour, il a duré une douzaine d'heures et donc, nous avons fait le choix de passer cette délibération au conseil municipal suivant, à savoir le 31 mars, soit cinq jours après la deadline donnée par la préfecture. Et puis, évidemment, nous nous sommes assurés auprès des services de la préfecture que ça ne poserait pas de problème et en effet, ça ne pose pas de problème, donc nous traiterons de ce sujet lors du prochain conseil municipal, celui du 31 mars.

Deuxièmement, vous nous avez interpellés sur le registre et la participation de la mairie d'arrondissement à la concertation publique. Il faut savoir qu'à la mairie d'arrondissement, il y a deux concertations : celle sur la ZFE qui s'est finie le 5 février et celle sur le projet de transport par câble qui est encore en cours jusqu'au 15 février. Si vous venez à la mairie d'arrondissement, vous allez voir l'agent d'accueil et il vous indique où se trouve le registre, à savoir au premier étage, au service PML, c'est comme ça que ça se fait traditionnellement.

Et je voulais vous dire aussi, Madame DESRIEUX qu'effectivement, samedi, un monsieur s'est présenté pour voir le registre et il lui a été indiqué où se trouvait le registre. Donc, si vous avez, vous, noté un dysfonctionnement, je vous suggère en tant qu'élue du 7<sup>e</sup> de prendre vos responsabilités et de prévenir soit Madame RIVAT la DGS soit moi-même, la maire, plutôt que d'attendre la séance publique du conseil d'arrondissement pour noter ce dysfonctionnement, d'autant que désormais la concertation est terminée. Je regrette un petit peu cet incident. Je donne la parole à Monsieur MONOT pour compléter les réponses sur le fond.

M. MONOT : Merci, Madame la Maire. Effectivement, j'ai noté pas mal de choses suite à vos prises de parole. Je vais essayer de répondre sur certains points sans être, peut-être, exhaustif.

Madame DESRIEUX, vous parliez des contributions apportées sur la plateforme « Je participe Grand Lyon ». Nous avons, à l'heure actuelle, environ cinq-mille contributions sur cette

plateforme et je vous rappelle que la grande concertation citoyenne est ouverte jusqu'au 5 mars. Il y a encore des réunions publiques dans différentes communes de la métropole, j'en ai moi-même, par exemple, fait trois dans cette dernière semaine, à Sathonay, à Saint-Fons, et prochainement à Genay et la plupart des communes ont organisé des réunions publiques, à l'exception de certaines comme la commune de Bron dirigée par votre collègue qui a refusé l'organisation d'une réunion publique. Nous avons dans la métropole, effectivement, à peu près vingt-mille (20 000) véhicules classés Crit'Air 5 ou non classés. Ce ne sont pas ces vingt-mille véhicules (20 000) qui seront interdits demain puisque la zone à faibles émissions proposées aujourd'hui pour les Crit'Air 5 s'appliquera sur le périmètre central et donc, sur Lyon, nous en avons à peu près six-mille (6 000).

Les aides concernant la ZFE professionnelle, effectivement, en 2019, lors de l'instauration de la ZFE professionnelle, un règlement d'aide a été mis en place et est assez peu utilisé. Les aides ont été retravaillées ces derniers mois avec les professionnels, avec les filières du bâtiment et d'autres filières, de façon à mieux correspondre aux besoins des professionnels. C'est ainsi qu'au dernier conseil métropolitain au mois de janvier, le règlement a été amplifié, revu de fond en comble pour apporter des nouvelles solutions et être mieux utilisé.

La voiture n'est pas l'ennemi pour les écologistes. Ce qui est l'ennemi, effectivement, ce sont les véhicules super polluants, ceux qui causent les morts, toutes les maladies chroniques que Céline a décrites beaucoup mieux que moi. J'ai pu, dans ma présentation, dire qu'on parlait ici pour l'étape VP 5+ des véhicules de plus de 22 ans (ou 25 ans pour les essences), effectivement, ce sont des véhicules qui ne sont pas du tout adaptés à des milieux urbains denses, qui émettent des quantités de particules fines et de dioxyde d'azote phénoménales, notamment à moteur froid. Je vous rappelle que plus de la moitié des trajets en voiture en ville font moins de 3 km et dans ces conditions, oui, un vieux diesel et même tous les moteurs diesel sont totalement inadaptés à ces trajets urbains.

On a évoqué aussi une ZFE peut-être trop rapide. Je voudrais rappeler, je suis peut-être passé trop vite pendant ma présentation, que la loi climat qui a été votée en 2021 par l'actuelle majorité, dont vous faites partie, Madame PEILLON, a élaboré un calendrier que les métropoles se doivent de respecter. En ce qui concerne l'étape VP 5+, elle est obligatoire au 1<sup>er</sup> janvier 2023. Nous la proposons, effectivement, dans la métropole trois, quatre mois avant, donc on ne peut pas dire que l'on soit en avance, nous sommes dans les délais. Il y a peut-être une certaine hypocrisie, une certaine duplicité de l'État à se défausser de son inaction sur l'émission de gaz à effet de serre ou sur la qualité de l'air sur les métropoles en les obligeant à mettre en place des ZFE qui sont indispensables, mais en apportant très peu d'aide, très peu d'accompagnement et puis, encore une fois, aucune solution de contrôle. Je pense que vous pouvez peut-être, à votre niveau, aider sur ces sujets.

Le travail préparatoire, il a été fait, c'est pour ça que la Métropole a dès le début du mandat pris ce travail sur la ZFE, a mis en place des groupes de travail qui allient la majorité à la Métropole, mais aussi l'ensemble des groupes d'opposition, et dès mars 2021, la Métropole a fait inscrire dans une délibération les grandes étapes, à savoir celle-ci en 2022 pour les VP 5+, mais aussi l'horizon 2026 de façon à donner le maximum de visibilité à tout le monde. C'est ainsi que l'on a vu ces derniers mois une chute drastique des ventes de véhicules diesel et c'est déjà une première victoire. L'essentiel, c'est la santé et donc, nous anticipons au maximum pour donner la visibilité et déjà, sans que la ZFE soit opérationnelle, avoir un impact sur les ventes de véhicules de façon immédiate.

Sur les transports en commun, vous avez dit « on verra plus tard », eh bien, non, on ne verra pas plus tard. Jamais le Sytral n'avait autant investi en un mandat. L'objectif, je vous le rappelle, Bénédicte PASIECZNIK l'a dit, c'est de développer dans ce mandat trois lignes de tramway, une ligne de BHNS. Ces quatre lignes verront le jour en 2025 ou en 2026, donc en un mandat, nous avons mis en place quatre lignes fortes de transport en commun pour desservir notamment des quartiers qui ont été pendant des décennies oubliés des politiques de la Métropole. Je parle, par exemple, de la ligne T9 qui va desservir le centre de Vaulx-en-Velin et le quartier Saint-Jean à Villeurbanne, ou de la ligne T10 qui va desservir Vénissieux, mais aussi Saint-Fons, une commune qui a été enclavée, isolée pendant trop longtemps.

Donc, beaucoup de quartiers populaires qui vont se voir offrir de nouvelles solutions de transport en commun importantes.

On a beaucoup parlé de voiture électrique, comme si l'enjeu de cette ZFE était de remplacer tous les véhicules en circulation par des véhicules électriques. Non. D'une part, l'enjeu est de baisser globalement le nombre de véhicules en circulation dans la métropole en proposant tout un ensemble de politiques publiques de transport, des mobilités que Bénédicte a aussi très bien décrites. Que ce soit les transports en commun, le vélo, la marche à pied, covoiturage, autopartage, mais aussi, je veux rappeler que les véhicules les moins chers depuis très longtemps déjà sont les véhicules essence qui sont tous Crit'Air 1 depuis 2011. La norme Euro VI qui est en vigueur depuis 2011 impose à tous les véhicules essence d'être Crit'Air 1, donc c'est bien là les véhicules les moins chers sur le marché depuis 2011. Tous Crit'Air 1 qui passeront tous la ZFE, donc on est loin du mythe du tout électrique. Et puis, rappeler aussi que quand on regarde le taux d'équipement des ménages en véhicules, ce sont les ménages les plus modestes qui possèdent le moins de véhicules.

On a parlé également de la gratuité des transports en commun. Là, je voudrais effectivement redire que le choix de la Métropole et du Sytral a été fait de cibler les publics pour cette gratuité. C'est ainsi que nous avons mis en place les tarifs solidaires pour tout un ensemble de gens, par exemple les bénéficiaires du RSA, de l'allocation adulte handicapée, des personnes mal voyantes ou encore des personnes bénéficiant de la garantie jeune, du revenu de solidarité jeune de la Métropole. C'est soixante-mille (60 000) personnes qui bénéficient de la gratuité totale des transports en commun dans la métropole et c'est quatre-vingt-mille (80 000) personnes qui bénéficient du tarif solidaire à 10 euros mensuels ainsi que les étudiants boursiers. Sur la gratuité totale des transports en commun, je veux rappeler aussi que le principal frein à l'utilisation des transports en commun, c'est bien le service, l'offre, le réseau, donc pour ça, nous avons besoin d'investir. La billetterie représente à peu près un tiers des recettes du Sytral, et donc, nous avons aussi besoin de ces financements pour investir, pour développer l'offre et pour renforcer l'attractivité des transports en commun pour réduire la pollution et l'utilisation de la voiture individuelle. Cette gratuité, elle peut aussi avoir un effet pervers qui va être de réduire l'utilisation des modes actifs de la marche, du vélo, alors qu'au contraire, ce sont bien là la marche, le vélo, les transports les moins polluants avant les transports en commun.

Et puis, un dernier mot sur l'intermodalité transports en commun/vélos, justement qui est un axe fort, le Sytral a voté en 2021 une feuille de route pour le mandat pour favoriser cette intermodalité. C'est ainsi que l'on peut désormais emporter son vélo dans les trams ou encore un développement fort du stationnement sécurisé en partenariat avec le Sytral pour garer son vélo en toute sécurité. Je vous remercie.

Mme LA MAIRE : Merci à vous, Monsieur MONOT, pour ces réponses et compléments d'information. Et puis, vous avez corrigé mon erreur de tout à l'heure, la concertation a donc été prolongée jusqu'au 5 mars. Je vous propose de rallumer vos caméras pour passer au vote. Qui vote contre ? Trois votes contre. Qui s'abstient ? Personne. Cet avis est donc adopté à la majorité.

### **ADOPTÉ À LA MAJORITÉ**

**Votes contre : Mme DESRIEUX – Mme BREUIL – Mme PEILLON**

Mme LA MAIRE : Je vous remercie vraiment pour votre présence de ce soir, parce qu'effectivement, c'était un peu exceptionnel et puis convoqué de manière inattendue. D'habitude, on essaie de donner les dates bien en amont, donc je vous remercie de vous être connecté et d'avoir échangé dans le respect des avis des uns et des autres, c'est toujours comme cela que l'on est le plus constructif. Prochaine étape lors du conseil municipal de jeudi, et nous, nous nous retrouvons le 15 mars en conseil d'arrondissement du 7<sup>e</sup> à 18 h 30. Merci à toutes et tous et passez une très belle soirée.