

CONSEIL du 9^e ARRONDISSEMENT
Mardi 8 février 2022
19 h 00

La séance est ouverte à 19 h 00

Le mardi 8 février 2022, Mesdames et Messieurs les membres du Conseil d'Arrondissement dûment convoqués le 1^{er} février 2022 en séance en présentiel par Madame la Maire du 9^e arrondissement.

* * * * *

SÉANCE du 8 février 2022

COMPTE-RENDU AFFICHÉ le 9 février 2022

DATE DE CONVOCATION DU CONSEIL : 1^{er} février 2022

NOMBRE DE CONSEILLERS D'ARRONDISSEMENT EN EXERCICE AU JOUR DE LA SÉANCE : 27

RAPPORTEURE : Anne BRAIBANT

* * * * *

PRÉSIDENTE : Anne BRAIBANT

SECRÉTAIRE ÉLUE : Lisa MAMBRÉ

PRÉSENTS : Anne BRAIBANT ; François GENOUVRIER ; Sylvie FRÉNILLOT ; Antoine JOBERT ; Malika BONNOT ; Quentin CARPENTIER ; Lisa MAMBRÉ ; Bastien MUSSET ; Amaïa SAINZ-RUIZ ; Emmanuel GIRAUD ; Adrien DRIOLI ; Marie ALCOVER ; Gautier CHAPUIS ; Camille AUGÉY ; Pauline BRUVIER HAMM ; Gérard COLLOMB ; Jean-Pierre OTTAVIANI ; Cyril GUINET ; Blandine REYNAUD ; Fouziya BOUZERDA ; Benjamin LAURENT

ABSENTS EXCUSÉS AVEC DEPÔT DE POUVOIR : Marion CRÉTINON (pouvoir à Antoine JOBERT) ; Yohann PARIS (pouvoir à Quentin CARPENTIER) ; Camille LACOSTE (pouvoir à Bastien MUSSET) ; Elie PORTIER (pouvoir à Camille AUGÉY)

ABSENTS EXCUSÉS SANS DEPÔT DE POUVOIR : Fatiha BENAHMED ; Alain GIORDANO

Le quorum étant atteint, la séance est ouverte.

* * * * *

Mme la Maire : Mesdames, Messieurs, chers collègues, bonsoir. Il est 19 heures. Nous nous retrouvons pour une séance du Conseil d'arrondissement. Il est de nouveau en visioconférence. Malheureusement, le public ne peut se joindre à nous, mais nous diffusons en direct sur Youtube et en différé toutes nos séances.

Je vous rappelle les règles de la visioconférence. Le vote se fait à main levée. Quand on veut prendre la parole, on lève la main. Ne touchez pas à votre micro, nous gérons à distance l'ouverture et la fermeture. Un technicien ouvre votre micro : une fois que je vous donne la parole, attendez 3 ou 4 secondes pour la prendre. Je vous invite à des prises de parole claires et synthétiques afin de favoriser la compréhension par tous.

Madame Lisa MAMBRÉ est désignée comme secrétaire de séance.

Madame la Maire procède à l'appel.

ADOPTION DU PROCÈS-VERBAL DU 18 JANVIER 2022 :

Nous commençons l'ordre du jour de ce conseil d'arrondissement par l'adoption du procès-verbal du 19 octobre 2021. Y a-t-il des observations ? Qui est contre ? Qui s'abstient ? Je vous remercie.

L'ORDRE DU JOUR

1 - 3767 - Première étape d'amplification de la zone à faibles émissions (ZFE) sur le territoire de la Métropole de Lyon - Avis des communes concernées.

Rapporteuse : Anne BRAIBANT

Mme la Maire : Nous sommes réunis ce soir pour étudier un unique rapport, celui de l'avis de la Ville de Lyon sur la première étape d'amplification de la zone à faibles émissions (ZFE, sigle que nous allons reprendre plusieurs fois dans la soirée) sur le territoire de la Métropole.

Certains ont pu dénigrer ce choix de passer par une séance supplémentaire et de ne pas intégrer ce rapport à l'ordre du jour de notre précédent conseil d'arrondissement, le 18 janvier dernier. Je souhaite rappeler que notre CA était particulièrement fourni, que le Conseil municipal qui suivait l'était encore plus, avec plus de 100 rapports, que la conférence des présidents avait acté le souhait que les conseils municipaux se tiennent sur une journée.

Imaginez un peu quelle aurait été la durée de notre Conseil municipal si l'avis sur la ZFE avait dû être étudié lors de cette même séance, avec le temps nécessaire au débat qu'il implique.

Pour rappel, au précédent Conseil d'arrondissement et donc Conseil municipal, nous avons voté le budget 2022, l'avis de la Ville de Lyon sur la modification 3 du PLUH, la présentation du budget participatif, les nouvelles modalités de subventionnement des clubs sportifs, la stratégie territoriale de sécurité et bien d'autres dossiers structurants.

L'enjeu est important. La ZFE exigeait que l'on puisse prendre un peu de temps pour en débattre. La ZFE existe déjà. Son extension par l'exécutif métropolitain est ambitieuse. Un temps dédié semble dès lors justifié pour permettre aux arrondissements d'en débattre sereinement :

Avant de passer la parole à Sylvie FRÉNILLOT sur les aspects liés à la santé et à Quentin CARPENTIER sur ceux liés aux mobilités, je souhaite rappeler quelques éléments :

- 782 000 véhicules sont détenus par les résidents et entreprises de la Métropole ;
- 250 000 véhicules entrent chaque jour dans la Métropole depuis les territoires voisins ;
- Seulement 19 900 véhicules sont concernés par l'interdiction de circulation Crit'Air 5, soit moins de 2 %.
- 60 % des déplacements en zone urbaine sont des trajets de 1 à 3 km.

Et pourtant, 900 000 habitants sont exposés à un dépassement de la valeur sanitaire recommandée par l'OMS pour les particules fines et 15 000 habitants sont exposés à des dépassements de la valeur limite de dioxyde d'azote.

La nouvelle ZFE, telle qu'elle nous est proposée est un dispositif, dans le cadre d'une action plus globale, pour lutter efficacement contre cette source importante de la pollution atmosphérique, responsable de milliers de décès prématurés chaque année, qui est la circulation automobile.

Il s'agit du respect d'un engagement de campagne, en anticipation de la loi Climat et Résilience qui prévoit pour 11 agglomérations, dont la Métropole de Lyon, l'interdiction des Crit'Air 5 en 2023, des Crit'Air 4 en 2024 et des Crit'Air 3 en 2025.

Une large concertation s'est tenue du 3 septembre 2021 au 5 mars 2022 – elle est donc toujours en cours – pour éclairer et préciser les mesures d'accompagnement, le calendrier, les périmètres et les dérogations qui seront retenus.

Les Maires, les élus métropolitains et les élus des territoires voisins, les acteurs économiques, la population ont été écoutés et ont participé à la co-construction du document.

La Métropole prévoit des mesures d'accompagnement qui apporteront des réponses à tous les Grands Lyonnais, et particulièrement aux publics les plus précaires et les plus contraints dans leurs déplacements quotidiens. Nous y veillerons.

Je vous propose de comprendre dans un premier temps, pourquoi une ZFE est si nécessaire, avec les enjeux sanitaires, puis quelles seront les modalités de mise en œuvre au quotidien. Nous pourrons ensuite débattre des enjeux et des solutions, ainsi que des observations proposées par la Ville de Lyon.

Je passe la parole à Sylvie FRÉNILLOT, Adjointe à la Santé.

Sylvie FRÉNILLOT : Cette présentation, comme vous le disiez, se fera à deux voix. Monsieur CARPENTIER interviendra en deuxième partie de cette présentation. Au préalable, je souhaitais souligner que les ZFE sont rendues obligatoires par la Loi d'Orientation des Mobilités, du 24 décembre 2019, dite « loi LOM », dans les territoires qui ne respectent pas, de manière régulière, les normes de qualité de l'air. Quant à la loi « Climat », elle rend obligatoire la création d'une ZFE dans toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants, et ce au plus tard, le 31 décembre 2024. La loi LOM pointe notamment le trafic routier comme étant une source particulièrement préoccupante de polluants atmosphériques du fait de la nature des émissions de dioxyde d'azote et de particules

fines, et de leur intensité dans les zones densément urbanisées et situées à proximité des voies à grande circulation.

En matière de mobilités, la Ville de Lyon est confrontée à des défis majeurs. Depuis plusieurs années, elle s'est engagée dans des transformations de son modèle de développement urbain. Notre nouvelle majorité souhaite amplifier et accélérer la reconquête de la qualité de l'air et en faire une priorité. Malgré les améliorations de la qualité de l'air au cours des dernières décennies sur le territoire de la Métropole de Lyon et de la Ville de Lyon, la pollution atmosphérique reste encore à un niveau très élevé. Comme vous pouvez le voir sur la *slide* qui est affichée, toute la zone qui entoure Lyon et qui est sur Lyon est relativement élevée. Sur ce territoire et sur l'ensemble de l'agglomération, un gros travail est à faire en termes de qualité de l'air.

L'agglomération lyonnaise est le territoire français qui a connu le plus de jours de dépassement des seuils de pollution en 2019, avec 45 jours en alerte rouge. Je ne reviendrai pas sur les chiffres qu'a donnés Madame BRAIBANT au préalable. Ce qu'il faut savoir, c'est que sur l'ensemble des émissions annuelles de dioxyde d'azote émis sur le territoire de la Métropole, plus de 60 % sont liés aux émissions du trafic routier. Les émissions des transports routiers proviennent à 96 % des véhicules diesel.

La pollution de l'air impacte notre environnement, perturbe la faune, altère les végétaux et la biodiversité, contamine les sols et l'eau, dégrade les bâtis, contribue au dérèglement climatique, et altère fortement notre santé. À titre d'information, nous respirons en moyenne, environ 15 000 litres d'air par jour, ce qui correspond à 18 kilos d'air, soit 5 à 6 fois plus que ce que nous mangeons ou buvons. On le voit bien, la qualité de l'air est incontestablement un élément majeur de la qualité de notre santé. À titre d'exemple, chaque année, la pollution cause 40 000 décès prématurés, en France, source de Santé Publique France 2021. Il est désormais démontré que l'exposition des populations à la pollution atmosphérique, particulièrement aux particules fines et au dioxyde d'azote, contribue au développement de maladies aiguës et chroniques telles que les maladies cardio-vasculaires, respiratoires ou encore neurologiques. Elle favorise également les troubles de développement de l'enfant et aggrave les symptômes des personnes souffrant de pathologies.

Concernant les enfants, je voulais aussi vous montrer une autre *slide* sur laquelle vous pouvez voir des pastilles rouges qui correspondent à des écoles qui sont particulièrement polluées. Vous voyez que sur l'ensemble du territoire de Lyon et de la Métropole, les écoles de nos enfants sont assez mal loties en termes de pollution, quand on sait surtout que ces enfants sont particulièrement touchés par l'air pollué et y sont très sensibles.

Il y a donc un véritable enjeu de santé publique à la mise en place d'une politique publique ambitieuse en matière de qualité de l'air. La ZFE métropolitaine est la mesure qui aura un impact le plus important, avec des effets rapides sur l'amélioration de la qualité de l'air. Cette mesure vise à accélérer la baisse progressive des véhicules les plus polluants, en s'appuyant sur le dispositif d'aides déjà en vigueur et à développer.

Je vais laisser la parole à Monsieur Quentin CARPENTIER qui va exposer la mise en œuvre de la ZFE avec les différentes étapes.

Quentin CARPENTIER : Je vais commencer par des premiers éléments qui vont vous donner une idée de l'impact que peut avoir la ZFE, et un certain nombre de solutions que l'on peut déjà avoir. Sur la gauche, vous voyez le nombre de voitures par ménage, en fonction de la catégorie socio-professionnelle. En haut, nous avons les ménages avec enfants, et en bas, ce sont les ménages

sans enfants. La première chose que nous pouvons observer très vite, c'est la surreprésentation des classes socio-professionnelles supérieures – les cadres, les artisans, les chefs d'entreprises – parmi les ménages possédant une voiture, alors que les ménages qui ne possèdent pas de voiture, à Lyon, sont principalement des ménages précaires ou des catégories socio-professionnelles que l'on appelle CSP-. C'est une première donnée importante. Aujourd'hui, l'usage de la voiture est surtout répandu chez les personnes aisées.

Dans les trajets domicile-travail des Lyonnais, on observe que la très grande majorité des trajets domicile-travail se fait sur un secteur Lyon-Villeurbanne. On a bien des trajets qui vont hors de la Métropole. Quant à la répartition des différents modes de transports en fonction de la distance parcourue, on observe aussi qu'aujourd'hui, la voiture est finalement minoritaire uniquement sur les trajets de moins d'un kilomètre – mais qui sont tout de même très majoritaires – mais pour des trajets de 1 à 2 kilomètres (on est à l'échelle de la Métropole) on a déjà une utilisation majoritaire de la voiture, alors que finalement, faire 2 kilomètres ne représente que 15 à 20 minutes à pied. Parfois, c'est aussi long en voiture qu'à pied. Jusqu'à 15 kilomètres, on a plein de solutions autres que la voiture. Ce que l'on observe aussi et qui est intéressant, c'est que la part de l'usage de la voiture ne change pas une fois que l'on dépasse les 2 kilomètres. Ce qui veut dire que l'usage de la voiture n'est absolument pas lié à une question de nécessité dans bien des cas, mais uniquement à des questions de choix.

La ZFE existe déjà et aujourd'hui, elle concerne les professionnels. Elle concerne les véhicules avec des vignettes Crit'air 5, 4 et 3, et elle s'étend sur un périmètre qui comprend Lyon, Villeurbanne, Caluire, et pour avoir un œil spécifique sur le 9^e arrondissement, on n'y trouve pas tout à fait l'intégralité de notre arrondissement puisque Saint Rambert ne se trouve pas dans la ZFE.

On voit aussi qu'un certain nombre d'aides avaient été mises en place par la Métropole pour accompagner les professionnels. Aujourd'hui, ces aides ont été revues par la Métropole, notamment parce qu'elles faisaient l'objet d'un certain nombre de non-recours et elles étaient sous sollicitées par rapport à ce qui avait été prévu. Elles étaient donc en partie mal ciblées et mal communiquées. L'enveloppe qui avait été prévue initialement avait été consommée à moins de 50 %.

Quand on regarde le calendrier, on a une interdiction de la circulation des véhicules – c'est d'ailleurs ce sur quoi on va émettre un avis – pour les particuliers qui sont non classés ou Crit'air 5 en septembre 2022, et l'objectif pour janvier 2026, c'est la sortie du diesel. Concernant le calendrier de sortie des véhicules Crit'air 4 et Crit'air 3 pour les véhicules particuliers mais aussi Crit'air 3 pour les véhicules professionnels, il reste à définir. C'est une partie de l'objet de la concertation. Ce soir, l'avis que l'on va donner est sur l'interdiction de la circulation des véhicules particuliers non classés et Crit'air 5 en 2022, et l'objectif de sortie du diesel. La date de 2040 est l'objectif de la France sur la sortie des véhicules thermiques, donc l'interdiction de l'achat et de la vente de véhicules thermiques, sachant que cet objectif à 2040 a vocation à bouger puisqu'aujourd'hui, il n'est pas cohérent et ne respecte pas l'objectif européen de 2035. Il a même 10 ans de retard sur l'objectif que s'est fixé le Royaume-Uni qui ne part pourtant pas avec beaucoup d'avance. On voit que ce n'est absolument pas un objectif volontariste qu'a fixé la France. Par ailleurs, la date de 2025, comme l'a évoqué Madame la Maire en introduction est une date légale pour les véhicules Crit'air 3 et 2024 pour les véhicules Crit'air 4.

Pour les véhicules Crit'air 5, un certain nombre de mécanismes sont prévus. Ce qui est le plus évident, ce sont les aides financières qui seront essentiellement ciblées pour les ménages à faibles revenus. Elles viennent s'ajouter aux aides de l'État qui peuvent monter jusqu'à 10 000 euros en fonction de la situation des ménages concernés. Puis, on a un certain nombre de dérogations prévues. Le but n'est pas d'impacter défavorablement les ménages les plus en difficultés. Pour les résidents de la ZFE ou les

résidents de la Métropole qui travaillent dans la ZFE, et qui ont des véhicules de plus de 12 mois – le but n’est pas de défavoriser l’achat d’un véhicule ancien – et des revenus faibles, il y aura des possibilités de dérogation. Il en est de même pour les véhicules qui ont un intérêt historique.

Aujourd’hui, la concertation est toujours en cours. C’est pourquoi nous ne prononçons pas un avis sur la concertation et ses résultats ainsi que sur les conclusions qui seront prises par la Métropole puisqu’elle a été prolongée jusqu’au 5 mars. Initialement, elle aurait dû être terminée même si l’on n’avait pas encore les retours et les décisions. La concertation porte sur le périmètre puisque le périmètre de la ZFE peut évoluer. Comme je l’ai évoqué, elle porte sur le calendrier pour les véhicules Crit’air 4 et Crit’air 3 ainsi que les Crit’air 2. L’objectif de janvier 2026 que nous votons ce soir reste un objectif. La concertation porte aussi sur les mesures d’accompagnement, les aides financières, certes, les aides qui pourront concerner aussi bien le renouvellement par un véhicule plus récent ou un véhicule électrique, que des changements de motorisation, mais aussi des reports modaux, c’est-à-dire que l’objectif est aussi d’accompagner des ménages qui souhaiteront passer de la voiture au vélo ou aux transports communs. La concertation porte aussi sur les dérogations qu’il faudra prévoir et sur le développement des alternatives de mobilités.

Une fois que je vous ai présenté ces éléments, le Conseil municipal doit émettre un avis – et ce soir, le Conseil d’arrondissement – sur ce qui a été décidé par la Métropole. L’avis qui est proposé est favorable, avec un certain nombre d’observations :

- La première peut sembler évidente mais il est important de la préciser. Le projet de la ZFE doit viser l’atteinte des seuils scientifiquement recommandés par l’Organisation Mondiale de la Santé, afin d’assurer une protection satisfaisante de la santé de la population. Pourquoi le préciser ? Simplement parce qu’aujourd’hui, même si la situation en termes de pollution de l’air s’améliore, on est très loin d’avoir une tendance suffisante en termes de santé et de respect des seuils scientifiquement recommandés par l’OMS ;
- La deuxième observation, c’est la nécessité d’intégrer un dispositif de communication important et diversifié, sur des canaux eux aussi diversifiés, dès que les périmètres et les échéanciers seront votés par le Conseil métropolitain afin que la visibilité de la ZFE et de son extension soit la plus large possible, aussi bien auprès des particuliers que des professionnels. Là encore, il s’agit d’éviter un certain nombre d’écueils et de non-recours sur la première phase de la ZFE concernant les professionnels ;
- L’observation n° 3, c’est l’importance des mairies d’arrondissements dans la réussite de l’amplification de la ZFE, en tout cas pour la Ville de Lyon, en tant que lieu d’accueil, de conseils et d’accompagnement des habitants et habitantes. Depuis le début du mandat, nous avons noté que beaucoup d’habitants se tournent vers les mairies d’arrondissement quand ils ont des questions, même si aujourd’hui, la ZFE est menée par la Métropole ;
- On soutient en particulier les propositions de dérogations temporaires, les propositions d’aides financières, surtout pour accompagner les personnes les plus modestes dans les changements de mobilités ;
- De la même manière, et pour faciliter la compréhension et l’accompagnement des ménages, le Conseil municipal de Lyon soutient la création d’un service de conseils aux mobilités – c’est donc une observation dans la proposition d’avis – qui a été proposé par la Métropole de Lyon pour accompagner les particuliers dans leurs démarches et pour limiter de nouveau, le non-recours aux aides et aux dérogations. L’objectif est que ce soit un service d’accompagnement au changement accessible à toutes et à tous, personnalisé afin de favoriser la transition, le report modal et l’adoption d’alternatives à la voiture thermique individuelle ;

- L'observation n° 6, c'est aussi l'importance de renforcer les offres de transports en commun déjà existantes, en particulier concernant les capacités, les fréquences, les plages horaires, mais aussi la desserte de secteurs qui ne sont pas desservis ;
- En complément de la concertation, des mesures d'accompagnement adaptées et notamment les mesures de contrôles efficaces qui impliquent une action de l'État pour mettre à disposition les équipements homologués nécessaires pour le contrôle de cette ZFE.

Ce soir, chers collègues, je vous propose de voter favorablement cet avis de la Ville de Lyon concernant l'extension de la ZFE et principalement la fin de la circulation des véhicules Crit'air 5 et non classés et l'objectif de la sortie du diesel en 2026.

Prises de parole :

Gérard COLLOMB : Madame la Maire, je vous félicite pour vos efforts pour nous expliquer que l'examen de la ZFE, de manière seule, était prévu depuis longtemps. Vous allez être obligée de faire la même chose dans le prochain Conseil d'arrondissement pour nous expliquer pourquoi le plan de protection de l'atmosphère va être examiné cinq jours après la date fixée par la Préfecture. Il sera déjà adopté avec un avis positif puisque nous ne l'aurons pas examiné.

Sur la mise en place des ZFE, aucun parmi nous ne la remet en cause. Nous voyons bien que la lutte contre la pollution, contre le réchauffement climatique passe par la réduction des émissions de gaz à effet de serre ou les particules fines émises par les véhicules pour une grande part. Nous avons pris depuis longtemps ce sujet extrêmement au sérieux et vous constatez vous-même dans votre rapport qu'en ce domaine, la Métropole de Lyon a réalisé des progrès sensibles entre 2015 et 2018.

Pour ce qui concerne les MOx, Monoxydes d'Oxydes d'Azotes, 55 %, vous avez dit 60 % tout à l'heure, ce sont peut-être les derniers chiffres, sont produits par les transports routiers. Ils ont déjà été réduits de 39 % quand l'objectif du plan national de réduction des émissions polluantes à l'horizon 2020 est de moins 69 %. Nous avons fait une partie du chemin mais il nous reste beaucoup à faire.

Pour ce qui est des particules fines, elles ont été réduites de 40 % pour les PM10, avec un objectif atteint par rapport au plan national. Pour les PM2.5, nous avons réduit de 41 % pour un objectif de - 57 %. Là aussi, nous avons beaucoup progressé.

Aujourd'hui, vous nous présentez le projet d'avis de la Ville de Lyon, sur le plan présenté par la Métropole pour cette ZFE. Pour ce qui est de la phase actuelle, elle concerne – vous l'avez dit – la suppression des véhicules Crit'air 5 dans la ZFE. Dans deux jours, au Conseil municipal, nous allons examiner et prendre la décision un peu plus tard pour la Métropole de Lyon. Or la date que vous fixez aurait dû être celle qui est dans le plan national, dans la loi LOM, c'est-à-dire le 1^{er} janvier 2023. Vous avez décidé de fixer cette date au 1^{er} septembre de cette année. Cela veut dire que pour les particuliers qui ont des véhicules Crit'air 5, il va y avoir des mesures extrêmement rapides à prendre. Je vais vous donner des chiffres précis. Aujourd'hui, nous avons 4 875 Crit'air 5 qui appartiennent à des personnes ayant moins de 6 300 euros comme revenu fiscal de référence par personne. Cela donne les choses suivantes :

- pour une personne seule – les gens au RSA – c'est 566 euros ;
- pour une personne isolée avec deux enfants, c'est 1 209 euros ;
- pour un couple avec deux enfants, c'est 1 187 euros.

Concernant les revenus de référence :

- pour une personne seule, c'est 6 784 euros, c'est-à-dire au-dessus de ce que vous avez fixé. Peut-être que les chiffres sont anciens et prenaient en compte le RSA sur l'année dernière et pas celui attribué à partir du 1^{er} janvier 2022 ;
- pour les autres, à la fois les personnes isolées avec enfants, c'est 5 803 euros ;
- pour un couple avec deux enfants, c'est 4 748 euros.

Pour tous ceux-là, le reste à charge va être de 1 000 euros. Pour les gens qui sont au RSA avec les revenus que je viens de vous indiquer, 1 000 euros, c'est quand même beaucoup.

Ensuite, nous avons 7 796 véhicules qui appartiennent à des personnes ayant un revenu fiscal de référence par part, de moins de 13 489 euros.

- Pour les personnes seules, cela donne un revenu de 1 124 euros par mois ;
- Pour une personne isolée avec deux enfants, c'est 2 180 euros ;
- Pour un couple avec deux enfants, c'est 3 337 euros.

Quand on sait que le revenu médian pour un couple est de 3 538 euros, on voit que beaucoup de gens vont être dans cette catégorie. C'est pour cela qu'on a un nombre aussi important de véhicules. Pour eux, ce sera 3 000 euros à charge. Si vous regardez leurs revenus, cela veut dire que pour beaucoup, cela va être trois mois de salaire, par exemple pour une personne seule, ce qui va être un coût assez exorbitant.

Quant à la troisième catégorie, ce sont les gens qui ont un revenu compris entre 13 489 et 16 100 euros, nous avons 1 554 véhicules.

- Pour une personne seule, cela donne un revenu de 1 341 euros ;
- Pour une mère avec deux enfants, cela donne un revenu de 3 354 euros ;
- Pour un couple avec deux enfants, cela donne 4 025 euros.

Je rappelle toujours le salaire médian pour un couple : il est de 3 538 euros. Pour eux, cela fera un restant à charge de 6 000 euros, si du moins on prend les chiffres de la Métropole qui dit qu'une voiture Crit'air 1 vaut 7 000 euros. Allez voir sur les sites de vente de véhicules d'occasion. Vous trouverez peu de Crit'air 1 à un prix aussi bon marché. Cela veut dire qu'il y aura un reste à charge qui sera encore plus important.

Pour les autres, qui ont un revenu au-dessus de 16 100 euros, 17 000 euros par exemple :

- Pour une personne seule, cela fait un revenu de 1 416 euros ;
- Pour une mère isolée avec deux enfants, cela fait 3 541 euros ;
- Pour un couple avec deux enfants, cela fait 4 250 euros.

Ceux-là devront payer l'intégralité de la voiture qu'ils vont acheter. Ils ne vont pas revendre leur véhicule Crit'air 5 puisque personne n'achète plus de Crit'air 5. Je vais vous montrer que pour les Crit'air 4, 3 et même 2, cela va être extrêmement difficile de vendre ces voitures. Concernant les autres catégories de véhicules, les propositions de la Métropole sont les suivantes :

- En 2023, on passe à l'interdiction des Crit'air 4 ;
- En 2024, il s'agira des Crit'air 3 ;
- En 2026, il s'agira des Crit'air 2, ce qui veut dire plus de diesel.

Cela veut dire qu'en 2026, sur les 673 023 véhicules immatriculés sur le territoire de la Métropole, 469 254 devront avoir été changés. C'est un nombre extrêmement important qui va faire augmenter le prix des Crit'air 1. Vous anticipez ainsi sur la Loi Climat qui prévoit l'année 2023 pour les Crit'air 5,

soit 4 mois de plus, mais aussi l'année 2024 pour les Crit'air 4, l'année 2025 pour les Crit'air 3 et pour les Crit'air 2, elle prévoit simplement qu'ils ne puissent plus être vendus en 2030. Vous êtes très en avant de la loi.

On a regardé aussi ce que font les autres majorités vertes. Si l'on regarde Strasbourg, on s'est aperçu que les habitants auront une année supplémentaire par rapport à Lyon sur les Crit'air 4-3 et même deux de plus pour les Crit'air 2. Par ailleurs, Strasbourg se donne les moyens de réussir cette transition avec des aides plus conséquentes, avec aussi un éventail de tranches qui peuvent bénéficier d'aides plus importantes, et en mettant, chaque fois qu'il y a un passage, une année d'accompagnement qu'ils appellent « année pédagogique ». Je pense que c'est plutôt une bonne idée et que nous pourrions la reprendre.

Par rapport à ce que vous nous proposez, nous pensons que nous devrions suivre le calendrier national pour les Crit'air 5, c'est-à-dire attendre le 1^{er} janvier 2023, que la Ville de Lyon devrait compléter, au moins pour les deux premières catégories, les aides qui sont faites par la Métropole de manière à réduire le montant à charge pour les plus modestes. J'ai d'ailleurs vu que le Maire de Villeurbanne reprenait ce type de proposition. Pour les personnes les plus précaires, je pense que ce serait bien que l'on puisse avoir les renseignements sur les Maisons métropolitaines de la solidarité parce que c'est là que ces personnes vont pour pouvoir bénéficier du RSA, faire instruire leurs dossiers. À mon avis, ce serait quelque chose de bien pour eux.

Enfin, on propose que l'on repousse l'interdiction des Crit'air 2 à 2028, voire 2030 car les véhicules Crit'air 2 récents ont sensiblement le même niveau de pollution que les Crit'air 1 et représentent 40 % des véhicules circulant, ce qui est énorme. Par ailleurs, nous attirons votre attention sur les faits suivants. Les mesures concernant la ZFE ne concernent pas que les habitants de la Métropole mais aussi les autres habitants. Ce ne sont d'ailleurs pas que les voitures mais aussi les motos qui sont concernées. Elles vont concerner les pendulaires, tous ceux qui vont venir travailler dans la ZFE. Elles concernent les clients qui vont venir dans nos commerces situés dans la ZFE. Par exemple, sur Lyon, elles vont fortement impacter tous nos secteurs commerciaux de proximité : la Presqu'île, le 3^e, le 6^e, le 7^e, mais aussi nos deux grands centres commerciaux, que cela soit la Part-Dieu ou que cela soit la Confluence. Ensuite, il va y avoir un problème assez difficile quand vous invitez des amis chez vous. Dans quelques années, il va falloir leur demander quel Crit'air ils ont. S'ils n'ont pas le bon, il va falloir leur dire de demander une dérogation. Je pense que le système des dérogations va être très complexe à gérer.

Concernant les scénarii que l'on présente pour étendre la ZFE, il y en a deux sur trois qui excluent la Rode est, par exemple. C'est totalement aberrant parce que si ceux qui habitent l'agglomération lyonnaise sont concernés mais qu'on peut continuer à polluer lorsque l'on n'est que de passage, il va y avoir des difficultés à expliquer cela.

Dans les mesures d'accompagnement que vous prévoyez, je voudrais simplement faire une remarque sur le développement des transports en commun que vous avez prévu. Vous avez vu les difficultés pour faire passer un certain nombre de tramways. L'ancien Président du Sytral, Bernard RIVALTA, a dit : « Les tramways, cela ne vole pas ». Dès que l'on veut les implanter quelque part, cela crée des difficultés énormes. Nous pensons que cela va poser un problème en termes de temporalité. Ensuite, concernant l'invitation au co-voiturage ou à l'auto-partage, jusqu'à présent, c'est très modeste. J'ai bien vu Gailleton se construire. Je ne pense pas que c'était le meilleur endroit pour faire du co-voiturage. Ce qui m'étonne beaucoup, c'est que l'on nous dit qu'il faut que nous allions vers la voiture électrique. Aujourd'hui, il n'y a pas de grand plan de mise en place de bornes de recharge, ni pour les

voitures électriques ni pour le GPL. Pour ce qui concerne l'hydrogène, il n'y en a qu'une sur l'agglomération. Il faut avancer de manière extrêmement importante.

Enfin, j'ai vu que le Vice-président chargé des mobilités veut d'abord réduire les places dans les parkings-relais et ne veut plus en construire. C'est totalement aberrant. J'ai toujours été partisan qu'il y ait un ring autour de l'agglomération où les gens qui arrivent de la troisième couronne pourraient laisser leurs voitures, et que ce ring soit ensuite connecté avec les transports en commun. Là, on se déplace en transports en commun. Cela permettrait de réduire totalement la pollution.

Dernier point, il faut écarter les circulations de transit de l'agglomération lyonnaise. Tout à l'heure, je parlais de la Rocade est. On s'aperçoit qu'elle est totalement surchargée, alors qu'aujourd'hui, on a presque un bouclage avec l'A432 qui elle, n'a pas de véhicules. Il est évident que si tous les gens qui vont du nord au sud, de l'est à l'ouest passent presque par le cœur de l'agglomération, ce qui est vrai pour la Rocade est mais c'est aussi vrai pour le Tunnel de Fourvière, cela nous posera des difficultés.

Mme la Maire : Il va falloir conclure, Monsieur COLLOMB.

Gérard COLLOMB : Parce que nous pensons que ces problématiques ne sont pas prises en compte, nous voterons contre, aujourd'hui. Nous sommes prêts à évoluer si un certain nombre de nos remarques sont prises en compte.

Mme la Maire : C'est noté.

Fouziya BOUZERDA : Je remercie pour la présentation du rapport qui nous a été faite. Le constat et les grands principes sont partagés : le développement des infrastructures de transport, du vélo et de la marche – d'ailleurs à Lyon et à Villeurbanne, la marche est quand même le premier mode de transport, il faut le rappeler – l'auto-partage et le co-voiturage où l'on a de larges marges de progression, la transition énergétique du parc roulant, et on avait commencé, en exemplarité, avec le Sytral puisqu'en 2018, on avait décidé de n'acheter que des bus propres. Par contre, sont complètement absents les dispositifs qui permettent de retenir les voitures en marge de l'agglomération, notamment sur les parcs relais puisqu'*a priori*, cela ne fait pas partie des grands principes actés pour essayer de décarboner l'ensemble de notre agglomération.

Parmi les solutions que vous nous proposez aujourd'hui, en termes de vote en vue d'un avis favorable, on a le renforcement et l'accélération de la ZFE, l'interdiction des véhicules Crit'air 5, et la sortie du diesel en 2026. La présentation a été faite de manière détaillée, et j'en remercie les deux intervenants, mais avec un tropisme très lyonnais, c'est-à-dire que l'on nous a présenté les véhicules des Lyonnais, on nous a présenté quelles étaient les catégories socio-professionnelles de ceux qui possèdent des véhicules à Lyon en illustrant la marche sur l'agglomération, mais j'attire votre attention – parce que c'est un point très important – sur le fait que la Ville de Lyon profite d'une dynamique portée par ses habitants mais aussi par tous ceux qui viennent et qui travaillent dans la ville, qui participent à son écosystème. On ne peut pas construire une ville contre sa périphérie, tout comme on ne peut pas construire une délibération ou un avis contre sa périphérie, même si c'est la Ville de Lyon. Néanmoins, la Ville de Lyon, pour donner son avis, doit prendre en compte un périmètre élargi qui est le périmètre de desserte de son territoire.

Aujourd'hui, on a donc les principes partagés, le constat partagé. On a tous, et on souhaite tous que nos enfants respirent bien, que nous puissions vivre épanouis dans nos agglomérations. Comme vous l'avez dit, les zones à faibles émissions sont un dispositif législatif, dans le cadre de la Loi mobilités qui est une loi qui a permis d'amorcer un certain nombre de solutions à construire, mais il est évident que quand on dit qu'il faut interdire les Crit'air 5 et les véhicules diesel en 2026, on sait pertinemment que

ce sont des véhicules possédés par ceux qui ont les plus faibles ressources. Les dispositifs d'accompagnement et les dispositifs alternatifs doivent être à la hauteur des enjeux que nous visons.

Or aujourd'hui, les accompagnements d'accélération d'infrastructures, tout louables qu'ils soient, ne permettront pas d'accélérer en fonction du calendrier d'accélération de la ZFE. On n'aura pas le développement des transports de manière aussi forte et réactive que nous aurons l'interdiction de circulation des véhicules. Les dérogations sont pertinentes pour ceux qui seront les plus impactés – ne nous leurrons pas – ce sont ceux qui ne disposent que de faibles ressources et c'est d'ailleurs pourquoi ils ont des véhicules anciens, polluants, parfois même pas classés. Cela fait X % et ce sont toujours ces pourcentages-là qui seront impactés sur ces personnes-là. Ce sont souvent ceux qui vivent en périphérie parce qu'ils n'ont pas les moyens de vivre dans la ville de Lyon. C'est pour cela que les classements socio-économiques ne permettent pas de refléter la réalité de ceux qui vont venir travailler, ceux qui venaient servir dans les hôpitaux, tenir les caisses, conduire les bus quand on était confinés chez soi, pendant les crises sanitaires, c'est-à-dire ceux qui font tourner la France. Il faut faire attention que cela ne soit pas toujours les plus fragiles, les plus précaires, ceux qui ne peuvent pas vivre dans le cœur des villes, ou ceux qui ont choisi d'avoir quelques mètres carrés de plus en s'éloignant, parce qu'ils sont déjà impactés par le coût de l'énergie, par l'augmentation du coût des logements dans des agglomérations comme les nôtres, en ayant peu de choix de faire autre chose puisque l'emploi est concentré à 85 % dans nos agglomérations. On a un tropisme qui fait que malgré les beaux principes et toute la bonne volonté, ce seront quand même eux les plus impactés, et ce sont ceux qui quotidiennement, permettent à des villes et à des métropoles comme les nôtres de fonctionner.

Vous avez émis un avis sous réserve d'un certain nombre d'attentions particulières. Parmi ces attentions et ces réserves, vous devriez – en tout cas, je considère que c'est essentiel – conditionner un avis favorable à des mesures d'accompagnement suffisantes, des mesures d'accompagnement financières parce que changer un véhicule pour un véhicule électrique, quand vous voyez le prix d'un véhicule électrique et les aides conditionnées, ces aides ne suffiront pas. Si les transports en commun ne sont pas à proximité, dans les couronnes et les périphéries, vous pourrez faire ce que vous voudrez, ils ne pourront pas prendre les transports en commun, surtout ceux qui ont des horaires décalés. C'est la réalité de ceux qui doivent vivre en périphérie, prendre la voiture pour aller travailler, venir en horaires décalés. Cela mérite un accompagnement qui soit plus conséquent que celui qui est proposé. Je rappelle quand même que sur l'année écoulée, il s'est vendu plus de véhicules d'occasion que de véhicules neufs puisque c'est une réalité économique nécessaire.

Vous avez aussi des accompagnements importants et parmi toutes les solutions dont on ne parle pas, il y a le développement des transports en commun, il y a le fait de pouvoir arrêter les véhicules entrant dans l'agglomération, quand on a une desserte suffisante. Vous avez raison de considérer que sur Lyon et Villeurbanne, quand on circule sur ces deux périmètres, on n'a pas besoin de véhicule parce que l'on peut marcher. Ce sont des villes marchables et des villes circulables, où l'on a des transports en commun maillés. Cependant, pour les extérieurs qui n'ont pas un maillage suffisant, il est particulièrement pénalisant, et ce serait insincère ou hypocrite de considérer qu'au-delà de la Métropole, tous les secteurs sont suffisamment maillés pour que l'on n'ait pas besoin de circuler de ville à ville, surtout quand on n'a pas besoin de venir dans le centre, sans voiture.

Quand on a cette volonté d'apaiser la ville, de la rendre plus respirable, de la décarboner, il faut se poser la question des solutions que l'on apporte en matière de logistique urbaine, mieux mailler ou apporter un service encore plus développé en matière de transports en commun mais aussi en matière d'usage de transports tout court, parce que quand on parle de co-voiturage et d'auto-partage, on est déjà dans les cœurs de ville. Je pense que la solution du co-voiturage et de l'auto-partage doit se

développer dans les périphéries puisque dès que l'on arrive dans le cœur de la ville, on peut directement basculer sur les transports en commun. Je pense qu'il y a un tropisme différent à obtenir et un tropisme différent à avoir.

Je suis toujours surprise de voir que dans la présentation de ces rapports, on a en filigranes – pas volontairement mais c'est ce qui ressort – que c'est toujours l'opposition des villes très urbaines, maillées, et de la périphérie qui l'est beaucoup moins puisqu'à proximité, on a des zones périphériques et même des zones rurales puisque dans le département du Rhône à proximité immédiate, on a également cette typologie-là. Je le dis aussi parce que l'on a eu une crise des gilets jaunes assez impressionnante, avec des manifestations hebdomadaires de personnes qui souhaitent simplement pouvoir se déplacer, bénéficier d'une qualité de vie que ne leur permettait pas l'absence de connexion ou l'absence d'accès à la mobilité. Il faut faire attention à ne pas créer des mécanismes qui vont encore conduire à une opposition entre ceux qui vivent dans les villes, qui peuvent se loger dans les villes, qui peuvent circuler sans être propriétaires d'une voiture, qui peuvent se garer, qui peuvent accéder à tout cela et ceux qui sont à l'extérieur qui n'ont pas d'autre choix que de venir travailler dans ces agglomérations, ces cœurs de ville parce que c'est là que l'emploi y est mobilisé. Je dis qu'il faut faire attention parce que l'on a l'impression d'avoir concerté, d'avoir donné de l'information mais l'information n'arrive pas, elle arrivera quand on leur interdira de fait, d'accéder directement à nos agglomérations, en tout cas, dans les périmètres ZFE. J'attire votre attention sur la violence que peut générer ce type de dispositifs mal accompagnés.

Je ne voterai pas contre mais je considère que les mesures d'accompagnement doivent être musclées. Je considère qu'elles doivent faire partie de l'avis que vous entendez donner dans le cadre du vote qui se tiendra à la Métropole, avec des objectifs de décarbonation, de meilleur accompagnement et de développement de dispositifs plus ambitieux, et avec une vision plus globale de l'ensemble du territoire concerné. Je m'abstiendrai en l'absence d'un dispositif plus musclé. Je vous remercie.

Mme la Maire : Merci, Madame BOUZERDA.

Emmanuel GIRAUD : Je vais exposer ce que notre groupe souhaitait évoquer avant de réagir sur les 20 minutes de leçons – c'est en tout cas, ce que j'ai entendu, personnellement – sans savoir si nos collègues de l'opposition étaient pour ou contre la ZFE. Au final, on commence à être pour, et à la fin, on s'abstient ou on vote contre. Sachez que notre groupe socialiste *la Gauche sociale et écologique* soutient pleinement le projet de Zone à faibles émissions et ces nouvelles mesures proposées ici, dans le cadre de cette délibération.

Cela a été dit, il s'agit d'un dispositif important tant la qualité de l'air est devenue un enjeu de santé publique majeur, avec 25 jours de vigilance pollution en 2021. Les Lyonnaises et les Lyonnais sont confrontés à un risque sanitaire important, et c'est notamment le trafic routier qui entraîne une dégradation fréquente des mesures de la qualité de l'air. Cela semble être un accord commun et on se retrouve tous dans ce diagnostic cité ici et qui a été prolongé tout à l'heure, par les propos de Sylvie FRÉNILLOT. Il est donc nécessaire, si ce n'est vital, d'agir rapidement et fortement pour la santé des habitants de notre agglomération. Sur le fait d'agir fortement et rapidement, j'y reviendrai puisqu'*a priori*, depuis le 1^{er} janvier 2020, cette ZFE existe mais elle a été votée à la fin du mandat précédent. Il est toujours plus simple de voter des règles du jeu et de remettre l'opérationnalité de ces règles aux calendes grecques.

Néanmoins, je voudrais dire que la ZFE représente une contrainte importante, ce qui a été dit par Madame BOUZERDA et Monsieur COLLOMB, pour un grand nombre de Lyonnaises et de Lyonnais, notamment les moins aisés qui se trouvent obligés de changer de véhicule. Pour ces ménages, la ZFE ne peut pas être synonyme d'une interdiction de circulation. C'est pourquoi il est essentiel que la

Métropole se mobilise fortement pour aider à l'acquisition de nouveaux véhicules correspondant aux nouveaux critères, et en déployant des aides financières substantielles. L'État devra également prendre sa part et renforcer ses efforts pour aider les ménages.

De plus, si l'objectif de la ZFE est de réduire l'impact des véhicules polluants sur notre santé, il est indispensable de favoriser les alternatives à la voiture individuelle en encourageant le report modal vers les transports collectifs et autres modes doux. Ce sera bien évidemment par une amélioration de l'offre en transports lourds et performants, et au-delà – ce qui a été dit précédemment – des seules limites de la ZFE, circonscrite aujourd'hui à Lyon et Villeurbanne, avec la mise en place – on l'a vu, lors des derniers débats concernant les extensions de métros – selon les choix qui ont tous lieu au-delà du périmètre des ZFE, mais aussi dans un meilleur cadencement du réseau TER. On bénéficie d'une étoile ferroviaire remarquable sur notre agglomération. La seule chose que l'on peut regretter, c'est que nos présidents successifs ou maires successifs ne se sont jamais entendus avec les présidents de Région qui se sont succédé. Aujourd'hui, l'étoile ferroviaire à la Lyonnaise est hélas, en berne.

Ce que nous souhaitons pointer également, c'est comment ne pas encourager une nouvelle politique tarifaire pour tendre vers la gratuité des transports à l'attention de certains publics cibles. La politique de gratuité est un bon levier pour inciter à prendre les transports en commun, notamment lorsqu'elle est ouverte aux plus jeunes. Je n'arrive toujours pas à comprendre comment, dans une telle agglomération qui vise à faire monter de plus en plus d'usagers dans les transports en commun, les moins de 12 ans aient encore à payer leur transport, alors que ce serait un bon moyen pédagogique et écologique de pouvoir les inscrire dans cette trajectoire.

La transition écologique ne peut être que sociale. Les mesures nécessaires pour répondre à cette urgence ne peuvent se faire qu'avec une politique de compensation forte, cela a été dit. Sans quoi ceux qui n'ont pas les moyens de faire les changements nécessaires se retrouveront sans solution durable, et les inégalités sociales seront augmentées.

Pour finir, je regrette un peu le mauvais procès d'intention qui est fait à ce projet de délibération et les quelques arguments hésitants, pour ne pas dire fallacieux utilisés pour en débattre. J'en prends pour preuve, sans parler de ce soir, de la récente délibération qui a été prise par la Région Auvergne-Rhône-Alpes sur cet avis. Cette ZFE était souhaitée de tous, ce dont témoigne le vote effectué par les Conseillers métropolitains, lors du dernier mandat, pour le début de sa mise en œuvre. Comme je l'ai dit, il est toujours plus simple de partir en fin de mandat sur des règles édictées à trois mois des élections municipales et de se dire que ce seront les suivants qui s'attacheront à la mettre en œuvre.

Faut-il rappeler que les ZFE, avec ce genre de règles – pas seulement les simples périmètres – existent dans plusieurs pays européens, dans 220 agglomérations et non des moindres : Berlin, Bruxelles, Barcelone, Naples – et pourtant, les Italiens sont très proches de leurs véhicules, en général – Londres, Göteborg, Stockholm... On ne peut pas vouloir la compétition avec les autres villes européennes pour compter au plan économique et ne pas s'appuyer ou s'inspirer de ces mêmes villes lorsqu'il faut agir pour la santé des habitants et des usagers de ces villes. Si le projet de ZFE soulève quantité de questions sur l'accompagnement social nécessaire, notre groupe socialiste *la Gauche sociale et écologique* le soutiendra et votera favorablement ce rapport.

Je vous remercie.

Sylvie FRÉNILLOT : Au nom du groupe *Lyon en commun*, je souhaite intervenir sur ce dossier ZFE. Cette intervention se fera de nouveau à deux voix. Monsieur Adrien DRIOLI interviendra en deuxième partie. À la mairie du 9^e arrondissement, on aime bien les interventions en parité.

En préalable, je voulais vous indiquer que *Lyon en commun* votera favorablement ce rapport de projet ZFE. Le groupe *Lyon en commun* est à l'origine d'un vœu qui sera porté au Conseil municipal par les trois formations de la majorité, à l'intention de l'exécutif de la Métropole. Pour autant, notre vote n'est pas un blanc-seing. À ce titre, nous souhaitons mettre l'accent sur les moyens mis en œuvre pour atteindre les objectifs de cette ZFE. Oui à la ZFE si elle représente un outil efficace de lutte contre les pollutions au bénéfice de la santé publique – on l'a déjà dit – et en particulier des personnes les plus fragiles, les enfants qui rappelons-le, seront les adultes de demain, les personnes âgées et les personnes porteuses de pathologies, mais également les populations qui vivent aux abords des périphériques et des axes pollués, qui sont en grande majorité, les populations les plus défavorisées. Notons que dans la Métropole de Lyon, les niveaux de pollution et de dioxyde d'azote sont régulièrement au-dessus des limites européennes, autour des grands axes urbains. Il y a un véritable enjeu de santé publique. Je crois que sur ce sujet, on a un accord global sur le fait qu'il est évident qu'il est très important de mettre un dispositif en place qui puisse faire en sorte que notre santé ne soit pas mise à mal.

Pour répondre à l'urgence de la situation, il s'agit d'acter la fin du tout voiture dans les métropoles et les hyper centres urbains. On dit oui à la ZFE mais restons vigilants quant aux moyens dédiés pour la mettre en œuvre. Les moyens déployés doivent maintenir un équilibre social et économique sur le territoire. Aujourd'hui, l'acquisition d'un véhicule en Crit'air 1 ou électrique est hors de portée pour un grand nombre de nos concitoyens. Si le niveau des aides va conditionner le changement de comportement, leurs modalités d'accès également. Pour cela, il faut tenir compte des capacités de financement des ménages et notamment des plus fragiles, en adaptant le mécanisme de versement des aides aux situations financières des particuliers. Si l'aide intervient après l'achat, elle n'a aucun intérêt si on n'a pas l'argent pour faire l'avance. La non-rétroactivité des aides à l'acquisition présente un enjeu majeur. À ce propos, notons la baisse de 1 000 euros de l'aide de l'État pour l'achat d'un véhicule dit propre, à compter du 1^{er} juillet 2022. L'élimination des véhicules polluants exige donc un accompagnement important pour tous les habitants concernés, au cas par cas, et ne laissant personne sans solution.

En la matière, il y a nécessité de faire évoluer les mentalités. Aujourd'hui, les populations plébiscitent encore l'usage du véhicule individuel. Un travail approfondi d'information devra être mis en place. Un service de conseils à la mobilité aura pour mission d'instruire les dossiers et d'accompagner les usagers tant en matière d'éligibilité que pour les conditions de dérogations, avec des moyens suffisants pour mener cette mission à bien. Une communication importante doit être déployée pour lutter contre le non-recours aux droits et dérogations possibles. À ce sujet, les mairies d'arrondissement qui sont les plus en proximité seront un élément important dans la réussite de la mise en œuvre de la ZFE. Elles doivent avoir les moyens pour mener à bien cette mission, tant au niveau humain qu'en formation.

Oui à la ZFE si elle est un véritable outil de transformation des mobilités et plus particulièrement, la manière de vivre la ville, mais aussi en intégrant – là, je suis d'accord – toutes les questions des périphéries et de l'arrivée sur les périphéries et sur les villes. Pour pallier cette problématique, il y a des solutions collectives. En premier lieu, il y a l'offre de transports en commun qui conditionne la mise en œuvre effective de nos ambitions. En plus d'organiser les moyens alternatifs comme le co-voiturage, l'auto-partage, les modes doux, la marche à pied, il s'agit de rendre les transports en commun plus attractifs pour favoriser leur utilisation. Il faut un renforcement des lignes existantes, en soirée, pendant les vacances scolaires, la question des dessertes, la fréquence dans la journée. Il faut renforcer l'intermodalité, le réseau, et une mise en place de nouvelles lignes, et des tarifs gratuits solidaires. Pour autant, sur ce dossier des transports en commun, et pour être vraiment actif dans la

réduction de la pollution de l'air et donc de l'impact sur notre santé, *Lyon en commun* continue de plaider pour la gratuité, et cela dans une logique de transition soutenable.

Adrien DRIOLI : Notre arrondissement doit donner un avis sur la mise en place de la ZFE sur la Métropole de Lyon. Les élus de *Lyon en commun*, comme l'a dit Sylvie FRÉNILLOT, voteront ce rapport en formulant un certain nombre de propositions complémentaires comme on a pu partiellement l'évoquer.

Ici, nous souhaitons davantage aborder les moyens pour que cette mise en place n'exclue pas massivement, comme la politique du logement et la politique foncière de Gérard COLLOMB durant ces vingt dernières années, les catégories sociales les plus fragiles de l'accès au logement au cœur de Lyon ou de notre arrondissement. Évitions un deuxième effet centrifugeuse. Il faut mobiliser des moyens pour ne pas exclure les populations les plus précaires, les plus fragiles socialement, les personnes âgées, les jeunes. Notre vote, comme la dit Sylvie FRÉNILLOT, sera favorable à la ZFE mais ce sera un oui à la ZFE avec la nécessité d'outils utiles à la lutte contre la pollution qui touche bon nombre de Lyonnaises et de Lyonnais qui pour certains, vivent aux abords d'axes routiers importants.

Les moyens déployés doivent être à la hauteur. Il ne faut pas créer une rupture entre les habitants et les habitantes et leur soutien à la ZFE. Bénéficier de soutiens financiers avant de devoir changer de véhicules est important. Oui, nous soutenons la ZFE avec des transports en commun forts car même si les modes doux – co-voiturage, vélo, marche à pied – sont des modes de déplacement cruciaux pour la transition écologique, c'est bien sûr sur les transports en commun qu'il faut agir car c'est en agissant sur cet outil que l'on baisse significativement la pollution. Pour continuer à faire de ce mode de déplacement le premier choisi, il faut à la fois développer son réseau, les horaires, les fréquences, la qualité et le confort des déplacements des usagers comme le fait actuellement le Sytral dans son plan de mandat soutenu par l'exécutif de la Métropole de Lyon. Il faut à la fois développer la gratuité totale des transports en commun comme les élus de *Lyon en commun* le proposent toujours, et remplacer les véhicules thermiques par des véhicules électriques apportera des modifications qui ne seront pas suffisantes, et malheureusement, non significatives.

Les raisons pour plaider en faveur de la gratuité des transports en commun sont évidentes. C'est une question de choix politique, de choix budgétaire, d'ambition pour atteindre les objectifs importants de réduction de la pollution, c'est être actif sur la réduction de la pollution de l'air notamment en cas de pic de pollution. Mettre en place la gratuité totale des transports en commun en cas de pic de pollution, c'est agir concrètement contre la pollution et c'est convaincre les habitantes et les habitants de l'utilité de la ZFE et des moyens que les pouvoirs publics peuvent mobiliser pour l'instaurer.

Nous devons aller dans ce sens, et c'est toujours une proposition que les élus de *Lyon en commun* formulent, soutiennent à la Ville de Lyon comme à la Métropole. Il nous faut participer au changement des mentalités en termes de mobilité, en attirant de nouveaux usagers et en fidélisant les futures générations. Il nous faut participer au mouvement national de fond sur cette question de la gratuité des transports en commun, comme l'ont déjà fait – précédemment citées – 35 villes et métropoles françaises qui pour certaines, sont gérées à la fois par la gauche et les écologistes ensemble. C'est le cas par exemple pour la ville de Montpellier, Strasbourg, Paris, la communauté urbaine de Dunkerque ou encore Nantes.

Si nous souhaitons faire de Lyon une ville innovante en termes de transition écologique et sociale, nous devons convaincre et appliquer, dès que possible, la gratuité totale des transports. D'ici là, d'autres actions transitoires peuvent être mises en œuvre, et c'est dans ce sens que certaines propositions sont reprises dans le vœu qui nous sera présenté et que nous voterons, je n'en doute pas, jeudi prochain, au Conseil municipal.

Améliorer, préserver les conditions de vie des habitantes et des habitants en matière économique, notamment dans le contexte économique actuel, est une évidence : pouvoir d'achat, prix de l'essence, risque d'inflation, et contribuer au soutien des commerces de proximité en centre-ville et en cœur de quartier. Là encore, il nous faudra expérimenter un système de soutien financier individualisé pour les entreprises et les acteurs économiques qui font Lyon et qui en ont réellement besoin. Évitions un CICE bis non ciblé et non évalué sur le ciblage des bénéficiaires et ses effets.

Lyon en commun est très attaché à la gratuité des transports en commun, vous le savez, tout en étant conscient du fait que tout ne peut pas se faire en un seul jour. Rome ne s'est pas faite en un jour. Les propositions émises dans le vœu présenté au prochain Conseil municipal constituent une première étape et nous le saluons toutes et tous :

- Évaluation de l'impact et des bénéfices des tarifications sociales et solidaire mises en place début 2021. Cette évaluation doit inclure l'évaluation des causes de non-recours comme le disait Sylvie FRÉNILLOT, et le cas échéant, donner des pistes d'amélioration pour l'accès à ces dispositifs ;
- Expérimentation de la gratuité des transports en commun pour les moins de 12 ans puisqu'on sait qu'une grande partie de ces jeunes prennent déjà les transports en commun. Cette mesure permettra de diminuer l'impact financier pour les familles, voire de limiter l'usage de leurs véhicules pour leurs parents. On pourrait aller encore plus loin avec les étudiants boursiers étrangers qui sont les plus fragiles et les plus précaires, nul besoin de vous rappeler les files d'attente devant les distributions alimentaires durant les différents confinements sanitaires successifs ;
- Expérimentation de gratuité ciblée qui permettrait un report modal depuis la voiture. Lyon en commun préconise de s'intéresser à la gratuité pour les personnes à revenus faibles, à revenus moyens, non éligibles à la tarification sociale et solidaire instaurée.

Ces évaluations et expérimentations doivent être menées dans les meilleurs délais, notamment en vue du déploiement de la ZFE, avec l'interdiction progressive de certains véhicules qui impacteront davantage encore les ménages les plus modestes.

Enfin, nous attirons votre attention sur un sujet – vous le noterez, Gérard COLLOMB et Madame BOUZERDA – qui est important : instaurer une mise en place de la ZFE nécessite un système de contrôle. À terme, la problématique du contrôle du respect des règles de circulation est un réel sujet. Aujourd'hui, le contrôle est effectué par la Police nationale, la Police municipale, les ASVP. À court et moyen terme, les communes pourront utiliser leurs systèmes de vidéo-verbalisation et la Métropole, des systèmes de contrôle sanction automatisé fournis par l'État. Lyon en commun est toujours – et ce n'est pas une surprise – opposé à la vidéo-verbalisation et les systèmes automatisés. Les robots et la technique ne doivent pas prendre davantage le pas sur notre idéal de vivre ensemble. On ne fait pas société contre celles et ceux qui la font au jour le jour dans nos arrondissements, dans les associations, dans les écoles, les entreprises, les structures culturelles. On ne fait pas société contre celles et ceux qui la sont chaque jour. Pour cela, il nous faut mener des actions, mettre en œuvre des dispositifs d'accompagnement et d'acceptation de la ZFE pour convaincre et obtenir le soutien du plus grand nombre, y compris de celles et ceux qui sont les plus fragiles.

Enfin, pour terminer, je souhaiterais donner quelques informations, et formuler quelques mises au point. Il est quand même assez extraordinaire, comme l'a précisé mon collègue, Emmanuel GIRAUD, d'entendre Madame BOUZERDA et Monsieur COLLOMB formuler un certain nombre d'arguments, au bout de cinq ans de soutien au gouvernement d'Emmanuel MACRON, et venir soit disant formuler un soutien aux populations les plus précaires. Qu'ont-ils fait ? Qu'ont-ils dit ? Qu'ont-ils fait pour

s'opposer à la suppression de l'ISF, l'impôt sur la fortune ? 5,1 milliards d'euros. Qu'ont-ils fait, qu'ont-ils dit pour s'opposer à la baisse des aides au logement, notamment pour les étudiants les plus précaires ? Où étaient-ils ? Qu'ont-ils fait, qu'ont-ils dit sur l'absence de coup de pouce au SMIC qui nécessite d'être ramené à 1 500 euros et qui pourrait sortir de la précarité un grand nombre d'habitants et d'habitantes de Lyon ? Qu'ont-ils fait, qu'ont-ils dit sur la précarité étudiante qui est rampante ? Je me souviens encore de la fin du mandat de Gérard COLLOMB avec cet étudiant qui s'est immolé et pour lequel nous nous étions rassemblés devant le CROUS, à Lyon, avec une absence et un retard remarquables d'une prise de parole publique, suite à cet événement. Qu'ont-ils fait, qu'ont-ils dit sur l'absence de mise en place de mesures pour les étudiants, de RSA national pour les étudiants avec une situation rampante de la précarité des étudiants ? Pire, Emmanuel MACRON soutient l'explosion des frais d'inscription à l'université. Ici encore, qu'ont-ils fait, qu'ont-ils dit ? En tout cas, les Lyonnaises et les Lyonnais en jugeront. Je souhaitais faire cette mise au point car c'est assez incroyable d'entendre de tels propos.

Merci.

Jean-Pierre OTTAVIANI : Tout d'abord, je tiens à signaler que le projet que l'on vient de nous présenter est riche. Dans toutes les interventions, j'ai entendu des propositions ou des remarques ayant des points intéressants ou qui posent question. Je ne vais pas tous les citer.

Mon intervention est avant tout une explication de mon vote sur le fond. En tant qu'élu communiste, je partage évidemment l'idée qu'il y a urgence à mettre en œuvre des politiques audacieuses en matière de lutte contre la pollution de l'air, responsable de nombre des maladies et de 7 % de décès dans notre pays. Je n'ai pas le chiffre pour Lyon ni pour la métropole.

La réduction de la place de la voiture individuelle dans nos déplacements et particulièrement des voitures les plus polluantes, est l'un des outils à mettre en œuvre pour réduire cette pollution. Encore faut-il mettre au service des habitants des outils de déplacement alternatifs qui soient efficaces et attractifs. En ce domaine, le plan de déplacement urbain métropolitain, modifié trop rapidement lors de la révision du PLUH en 2019, manque d'ambition pour ce qui est de la diminution de la place de la voiture dans les déplacements et de l'augmentation des autres modes de mobilité, en particulier pour ce qui concerne le report sur les transports en commun.

Si aujourd'hui, la Ville de Lyon et la Métropole s'engagent dans un travail de rattrapage du retard, à mes yeux, il est essentiel que la Région, en développant les TER, et l'État, en apportant un soutien financier conséquent doivent prendre leur part dans cette transformation des politiques de mobilité afin de garantir l'équité entre les habitants. Il convient aussi de ne pas oublier qu'un certain nombre de propriétaires Crit'air 5, 4 ou 3 sont des personnes non seulement ayant des bas revenus, mais parmi celles-ci, il y a bon nombre de personnes qui sont des retraités, handicapés ou travailleurs à temps partiel. Ces personnes n'ont pas les moyens de payer un nouveau véhicule, même d'occasion, malgré les différentes aides. De fait, il m'apparaît nécessaire d'élargir les délais comme les aides ou dispositifs. En effet, parmi les véhicules qui circulent quasi quotidiennement, combien avons-nous de véhicules de fonction, de société qui peuvent être renouvelés sans problèmes ? Par contre, on a le nombre dit de petites gens ne roulant qu'une ou deux fois par semaine, contrairement à des personnes ayant des Crit'air 1 et 2, qu'il s'agisse de véhicules personnels ou de véhicules de fonction, etc. et qui circulent tous les jours. Mon alerte est la suivante : parmi ces deux catégories d'automobilistes, quelle est celle qui pollue le plus ?

De plus, je ne saurais oublier le nombre d'habitants n'ayant pas de véhicules et qui paient déjà lourdement la pollution. Car si l'automobile est le principal vecteur de pollution, celle liée au chauffage est importante aussi, financièrement. Elle a plusieurs conséquences. D'une part, en ce moment, on

voit une explosion du prix du chauffage, que ce soit le gaz ou l'électricité. D'autre part, il y a une conséquence sanitaire immédiate dans le logement, même si la personne est dans une zone plutôt verdoyante. Troisièmement, je dirais que derrière, c'est aussi un pic de pollution, il ne faut pas l'oublier.

Ainsi, si je soutiens la délibération qui nous est présentée assortie des observations formulées par la Ville de Lyon, je regrette que celle-ci n'aille pas plus loin. S'il est très peu important de demander l'extension des plages horaires et des fréquences des transports en commun pour permettre une hausse de la fréquentation dans des conditions favorables aux usagers, nous espérons – ainsi qu'un certain nombre d'habitants parce que j'en ai contacté plusieurs – que les futures délibérations préparant les étapes suivantes de la limite de la ZFE, seront l'occasion d'avancer dans cette direction.

Je vous remercie, Madame la Maire.

Quentin CARPENTIER : Je vais tâcher d'être relativement concis et ne pas forcément revenir sur tout ce qui a été dit, notamment ce qui a été exprimé par nos collègues des groupes Lyon en commun et socialistes, sur lesquels on peut avoir des points d'accord.

Je tenais à remercier finalement nos collègues de l'opposition pour leur soudain souci des ménages modestes et précaires. Je tenais aussi à les remercier pour leur clairvoyance sur les lacunes que présente aujourd'hui, le réseau de transports en commun qui a été développé sous leurs différents mandats, et sur le manque qu'il faut aujourd'hui réparer, ainsi que leur souci en termes d'accompagnement et de changement des mentalités. Je voulais souligner que c'est bien l'objectif de certaines observations qui sont dans l'avis, notamment sur la nécessité d'un accompagnement humain parce que quand on parle de changement de mentalités comme sur des trajets courts qui aujourd'hui, sont faits en voiture, l'objectif n'est absolument pas de remplacer automatiquement un véhicule thermique par un véhicule Crit'air 1 ou électrique. Il faut de l'accompagnement. Les gens ne changent pas facilement leurs habitudes, simplement parce qu'il y a une contrainte. Il est nécessaire qu'ils puissent être accueillis, qu'ils puissent être guidés, qu'ils puissent être accompagnés. C'est bien le but de l'observation sur le rôle des mairies d'arrondissement, de l'observation sur la nécessité d'un service d'accompagnement à la mobilité.

De plus, comme le but n'est pas de remplacer systématiquement des véhicules qui ne seraient plus autorisés par des véhicules plus récents. Bien au contraire. Aujourd'hui, la démotorisation – et je reviens sur ce qui a pu être dit par Monsieur Emmanuel GIRAUD – la réduction du nombre de voitures en circulation, la réduction de la possession d'un véhicule, c'est bien une tendance qui se fait à l'échelle du monde, dans toutes les grandes villes, notamment celles d'Europe. Elles ont toutes tendances à réduire la place accordée à la voiture, de réduire le nombre de voitures en circulation. Toujours est-il que c'est bien le sens du soutien qui est apporté au dispositif de dérogations temporaires car ces dérogations ont aussi pour but de permettre à des gens qui n'auront pas la possibilité de changer de véhicule, aujourd'hui, qui n'auront pas forcément d'alternative, de conserver leur véhicule parce qu'un tramway ne pourra être déployé qu'à horizon 2025-2026 ou peut-être même plus tard. En tout cas, ce développement qui est prévu par le Sytral sur lequel il a fourni un effort extrêmement conséquent, leur permettra d'avoir une visibilité et de se projeter avec cette dérogation, le temps d'avoir des alternatives. Merci.

Gérard COLLOMB : Madame la Maire...

Madame la Maire : Monsieur COLLOMB, tout le monde s'est exprimé très longuement. Vous imaginez bien qu'une heure et demie pour un seul point...

Gérard COLLOMB : Si vous nous permettez...

Madame la Maire : Attendez, on ne peut pas parler en même temps parce qu'on ne nous entend ni l'un ni l'autre.

Gérard COLLOMB : Madame la Maire, nous avons pris un temps pour débattre...

Madame la Maire : On ne peut pas parler en même temps.

Gérard COLLOMB : Et je vois que vous n'aimez pas le débat.

Madame la Maire : Laissez-moi juste terminer. Je veux bien vous donner la parole mais on ne parle pas en même temps. Je vous demande de faire extrêmement court. Tout le monde s'est exprimé, tout le monde a pu débattre, et je voudrais quand même revenir sur votre petite taquinerie du début de Conseil. C'est vrai qu'une heure et demie pour un seul sujet, c'est quand même plutôt pas mal. Je pense que tout le monde a pu s'exprimer. Je vous laisse deux minutes top chrono, et après, je reprendrai la parole pour conclure. Merci.

Gérard COLLOMB : Très bien. Je voudrais faire quatre remarques brèves. Premièrement, sur les transports en commun, je dois dire que je suis assez fier de ce que nous avons fait dans les trois mandats précédents. Deuxièmement, concernant les problèmes comme par exemple de RER et de l'étoile ferroviaire, je rappelle qu'il y a eu un débat public, il y a deux ans, sur la désaturation du nœud ferroviaire lyonnais, et qu'un certain nombre de groupes de votre majorité ont voté contre, ce qui fait qu'aujourd'hui, on ne peut pas développer ce RER à la Lyonnaise. Troisièmement, pour ce qui est du passage à l'électrique, je pense que nous aurons toujours besoin de mobilités. Tout à l'heure, Madame FRÉNILLOT montrait les écoles impactées. Demain, lorsqu'il y aura des voitures électriques, il n'y aura plus ni pollution ni bruit mais on aura toujours besoin de se déployer. Enfin, pour Monsieur DRIOLI, je ne suis pas toujours d'accord avec Monsieur MACRON, mais on doit quand même constater qu'il a créé 650 000 emplois, l'année dernière, ce qui n'est pas mal. C'est la première fois que le chômage est aussi bas. On le voit en particulier dans les chiffres du RSA. Ils ont fortement baissé sur la Métropole de Lyon.

Merci Madame la Maire.

Madame la Maire : Pour conclure, je voudrais faire une petite remarque. Sur des sujets très importants qui nous tiennent à cœur, qui sont l'accompagnement des personnes en précarité, on a quand même réussi à être tous d'accord : Monsieur OTTAVIANI, Monsieur COLLOMB, Madame BOUZERDA. Tout le monde a été tout à fait d'accord avec nos propositions. Je vois que dans ce débat, il y a des points positifs. Nous voulons effectivement avancer – c'est notre vision politique – de façon ambitieuse pour apporter un confort en termes de qualité de l'air mais aussi en termes de notre santé. On veut faire « la ville aux enfants ». On ne peut pas les laisser dans cet état, c'est-à-dire qu'aujourd'hui, ils sont en danger quand ils sortent dans la cour de l'école, et qu'ils courent pour se détendre, se décrisper de leur temps d'attention qu'ils doivent avoir en classe. Je pense qu'on doit tous faire un effort et faire en sorte que notre vie soit plus respirable. Je dis « vie » en toute conscience.

Aucune autre intervention n'étant proposée, Madame la Maire met le dossier au vote.

Le conseil émet un avis favorable à La Majorité ;

2 voix contre : Gérard COLLOMB et Blandine REYNAUD ;

1 abstention : Fouziya BOUZERDA.

Madame la Maire : Je vous souhaite une bonne soirée et vous rappelle que le prochain Conseil d'arrondissement aura lieu le 15 mars.

La séance est levée.