

**PROCÈS-VERBAL
SÉANCE DU CONSEIL DU 3^e ARRONDISSEMENT
DU 7 FÉVRIER 2022**

- CONSEIL D'ARRONDISSEMENT

- **Désignation** d'un secrétaire de séance.
- **Appel nominal**

I – Rapport

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
RAPPORTEURE : M. SANCHEZ

II - Questions diverses

VILLE DE LYON
EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS
DU CONSEIL DU 3^e ARRONDISSEMENT

SÉANCE DU : 7 FÉVRIER 2022

SAISINE DU : 28 JANVIER 2022

COMPTE RENDU AFFICHÉ LE : 8 FÉVRIER 2022

DATE DE CONVOCATION DU CONSEIL : 1 FÉVRIER 2022

**NOMBRE DE CONSEILLERS D'ARRONDISSEMENT EN EXERCICE AU JOUR DE LA
SÉANCE : 36**

PRÉSIDENT : Mme Véronique DUBOIS-BERTRAND, Maire du 3^e arrondissement de Lyon

SECRÉTAIRE : Mme Margot SANCHEZ, Adjointe au Maire du 3^e arrondissement de Lyon

Présents : Grégory DOUCET, Véronique DUBOIS-BERTRAND, Marion SESSIECQ, Michaël MAIRE, Marie-Loup FALL-GUERIN, David CLERC, Philomène RECAMIER, Margot SANCHEZ, Nicolas PLANCHON, Marie VIDAL, Jacques BALANDJIAN, Amandine BARIOZ PLANCHE, Silvère LATAIX, Martine SOUVIGNET, Steven VASSELIN, Bertrand MAES, Stéphanie LEGER, Emmanuel VIVIEN, Isabelle PRIN, Akif EKINCI, Etienne BLANC, Thibaud ROCHE, Nouria MAHMOUDI, Arthur DUVIVIER, Monique GUERIN, Goveille TANDONNET, Richard BRUMM, Catherine PANASSIER, Guy CORAZZOL.

Absents excusés : Philippe PETIOT, Julie NUBLAT-FAURE, Béatrice DE MONTILLE, Georges KEPENEKIAN, Hugo PATOURAUX, Carole BURILLON, Thierry RICARD.

Dépôts de pouvoirs : Julie NUBLAT-FAURE, Georges KEPENEKIAN, Carole BURILLON, Thierry RICARD donnent pouvoir à Isabelle PRIN, Catherine PANASSIER, Richard BRUMM, Goveille TANDONNET pour les représenter et voter en leur nom.

Situation de départ : le nombre de voix est de 33 (29 + 4 pouvoirs)

V. DUBOIS BERTRAND : « Bonsoir à toutes et à tous, il est 18 h 31 et je vous propose de démarrer cette séance. »

- **Désignation d'un secrétaire de séance.**

V. DUBOIS BERTRAND : « En application de l'article 2121-15 du CGCT, je vais vous demander de procéder à la désignation d'un secrétaire de séance. Je vous propose de désigner Margaux SANCHEZ, est-ce que quelqu'un s'y oppose ? *A priori*, non.

Avant de procéder à l'examen du rapport inscrit à l'ordre du jour, la secrétaire va procéder à l'appel nominal dans l'ordre du tableau issu des élections du 15 mars et 28 juin 2020. »

- **Appel nominal**

V. DUBOIS BERTRAND : « Merci. Avant de démarrer ce conseil exceptionnel, j'aimerais vous entretenir des élections à venir. En effet, vous n'êtes pas sans savoir que nous avons deux élections prévues cette année, aussi, je souhaite vous rappeler certains textes relatifs aux obligations des élus de tenir un bureau de vote en tant que président ou en tant qu'assesseur. Tout membre du conseil d'arrondissement aux termes de l'article 2121-5 du Code général des collectivités locales qui, sans excuse valable, a refusé d'accomplir les fonctions qui lui sont dévolues par la loi, peut être déclaré démissionnaire par le tribunal administratif. La présidence d'un bureau de vote figure parmi les fonctions obligatoires des élus. Cette disposition est valable pour l'ensemble des élus, qu'ils soient de la majorité ou de l'opposition. Au-delà de l'obligation que je vous réaffirme de façon solennelle ce soir, je vous informe qu'un rappel individuel écrit avec une date butoir de réponse va être adressé aux élus jusqu'ici non déclarés pour sécuriser la position de notre mairie et mon devoir de veiller au bon déroulement des échéances démocratiques que sont ces deux élections.

Je profite également de ce rappel à nos devoirs d'élu concernant ces élections pour vous informer d'une modification qui intervient cette année sur le périmètre des bureaux de vote de notre arrondissement. En effet, conformément aux préconisations du ministère de l'Intérieur en matière de nombre d'électeurs par bureau de vote, l'arrêté préfectoral du 5 août 2021, applicable au 1^{er} janvier 2022, modifie les périmètres de certains bureaux de vote et acte de certains transferts. Au 1^{er} juillet 2021, sur cinquante-huit bureaux de vote, dix dépassaient les mille électeurs. Aussi, il a été proposé la création de deux bureaux de vote supplémentaires portant à soixante le nombre de bureaux dans l'arrondissement, ainsi que le redécoupage de périmètres pour certains autres. Sans entrer trop dans le détail, je vous informe des modifications effectuées en vue de rééquilibrer les allées et venues et de garantir ainsi une certaine fluidité des opérations.

Pour ce qui concerne l'ouest de l'arrondissement : création du bureau de vote numéro 359 au gymnase Mazenod, création du bureau de vote numéro 360 à la Halle des sports Vivier Merle. Redécoupage des périmètres des bureaux de vote 310 (école maternelle Saint Exupéry), 312 (école Dolet), 314 et 315 (gymnase Mazenod), 316 (groupe scolaire Léon Jouhaux), 317 (Halle des sports Vivier Merle), 318 et 349 (école Aimé Césaire).

En ce qui concerne l'est de l'arrondissement : transfert du bureau de vote numéro 331 de l'Espace Elsa Triolet au gymnase Anselme. Il n'y a plus que deux bureaux de vote à l'Espace Elsa Triolet, le gymnase Anselme comprend désormais cinq bureaux de vote. Redécoupage des périmètres pour rééquilibrer le nombre d'électeurs entre les bureaux 338 (école Louise), 339 et 353 (Espace Elsa Triolet).

L'impact pour les personnes concernées reste minime puisque les simulations effectuées montrent que le temps de trajet pour se rendre à leur bureau de vote augmente de trois minutes maximum à pied. Pour certaines, il y a même un gain de temps. Un courrier va être envoyé dans les prochains jours pour informer tous les électeurs et toutes les électrices concerné(e)s par ces restructurations. Par ailleurs, l'ensemble des électeurs et électrices va recevoir début avril une nouvelle carte d'électeur comportant le numéro et l'adresse du bureau de vote. Nous utiliserons également les moyens de communication à disposition de la mairie pour informer le plus largement possible de ces modifications. Je vous remercie de votre attention. »

I – Rapports

V. DUBOIS BERTRAND : « Je vous propose d'entrer dans le vif du sujet et de passer à l'étude et au vote de l'unique rapport inscrit à l'ordre du jour. Il s'agit du rapport 3767, première étape d'amplification de la zone à faibles émissions sur le territoire de la Métropole de Lyon. C'est pour avis des communes concernées. Je laisse la parole à Madame SANCHEZ pour nous présenter cette délibération. »

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 RAPPORTEURE : M. SANCHEZ

M. SANCHEZ : « Chers collègues, puisqu'il n'y a qu'une unique délibération aujourd'hui à l'ordre du jour de ce CA exceptionnel, l'objet de cette délibération ne devrait pas vous étonner, nous allons parler ZFE, Zone à Faibles Émissions, pour ceux qui connaissent cet acronyme.

La Métropole de Lyon doit répondre à une urgence sanitaire et climatique, vous ne l'ignorez pas. L'agence Santé publique France estime que quarante-mille à cent-mille décès prématurés sont causés par la pollution de l'air chaque année en France. Face à cette situation, la Commission européenne met en demeure régulièrement la France pour dépassement des valeurs limites de dioxyde d'azote et de particules fines depuis plus de dix ans. La première fois était en 2009. En 2018, le Conseil d'État a enjoint le gouvernement de prendre toutes les mesures nécessaires à l'amélioration de la qualité de l'air, puis en août 2021, il a été ajouté une astreinte de 10 millions d'euros par semestre.

La Métropole a donc validé sous l'ancienne mandature une stratégie globale que notre nouvelle majorité souhaite amplifier et accélérer. La reconquête de la qualité de l'air y figure parmi les priorités. Pour y parvenir, la mise en place d'une zone à faibles émissions (ZFE) métropolitaine est la mesure qui aura l'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'aide financière déjà en vigueur et à développer. Elle participe à la politique métropolitaine en faveur des nouvelles mobilités et des mobilités propres qui comprend aussi la marche, le vélo, le développement des transports en commun et même les trottinettes si elles ne sont pas sur les trottoirs. Ces bénéfices s'entendront bien au-delà en termes d'amélioration de la qualité de vie, d'attractivité du territoire et de réduction des nuisances sonores notamment.

Avant d'aborder le détail de ce rapport à travers le support joint que nous allons vous projeter à l'écran, je vous rappelle quelques chiffres. On en a plusieurs, mais je vais en donner juste trois :

- 96,5 % des émissions de dioxyde d'azote liées à la circulation routière sont émises par les moteurs diesel, soit plus de 60 % du total des émissions de ce polluant ;
- Deuxième nombre important : quinze-mille habitants de la Métropole sont exposés à des dépassements de la valeur limite de dioxyde d'azote (NO₂) en 2019. Ce sont principalement des habitants et habitantes vivant à proximité des grands axes routiers ;
- Et enfin, plus de neuf-cent-mille habitants de la Métropole sont exposés à un dépassement de la valeur sanitaire recommandée par l'OMS pour les particules fines (PM_{2,5}). 2,5 étant la taille en micromètre de la particule.

On va passer au support. En guise d'introduction, peu joyeuse, mais vous l'avez sans doute vu passer dans la presse, l'Association Nationale pour l'amélioration de la qualité de l'air nommée RESPIRE a réalisé une étude sur les niveaux de pollution aux abords des établissements scolaires en Auvergne-Rhône-Alpes, sur des données de 2015 à 2019, en les comparant aux nouvelles recommandations de l'OMS de septembre 2021. Une carte en ligne à laquelle vous pouvez accéder permet de cliquer sur l'établissement de son choix et d'en connaître le taux de trois polluants majeurs, les particules PM₁₀, PM_{2,5} et dioxyde d'azote. La mauvaise nouvelle, c'est que 100 % des écoles et autre équipement général sont bien au-dessus des seuils de l'OMS. On voit un détail sur le 3^e arrondissement où 100 % des écoles sont en rouge. On n'a pas encore de « très préoccupant », même si on a une école à proximité de Sans Soucis qui est vraiment avec un taux préoccupant. Il y a donc urgence à réduire la pollution de l'air, car je rappelle que les populations enfantines sont très sensibles à ces polluants.

Je vais passer très rapidement sur la slide suivante parce que je pense que l'on comprend rapidement avec les couleurs. Vous pouvez d'ailleurs apercevoir les seuils de référence de l'OMS dont je vous

parlais juste avant, en bas à gauche de votre écran. On peut constater que l'OMS a revu sa copie entre 2005 et 2021, puisque les seuils de référence ont été soit divisés par deux, soit même, des fois, par quatre, pour atteindre des niveaux acceptables.

Slide suivante. Par la suite, quelques données statistiques. Pour les personnes qui participent à la commission à la mairie ou qui ont regardé peut-être d'autres conseils d'arrondissement ou qui vont en regarder d'autres, j'ai essayé de les adapter au 3^e arrondissement, donc peut-être que ça ne sera pas exactement les mêmes slides que vous pourrez voir au conseil municipal. Ce que l'on peut retenir, c'est qu'il y a quand même une tendance à la démotorisation sur la ville de Lyon. En haut, à gauche, c'est la part des ménages non motorisés et l'on voit que de 99' à 2017, on est passé de 34 % à 39 % et le nombre de voitures par ménage a également baissé puisqu'on passe de 0,85 à 0,75. Ensuite, en dessous, vous pouvez voir également la part des ménages ayant plus de deux voitures par ménage. C'est quand même une problématique qui se retrouve surtout sur les périphéries de la ville de Lyon. On retient qu'il y a quand même une démotorisation qui se fait sur la ville de Lyon. Sur la droite, c'est peut-être des données... On n'aura pas le temps de les passer trop en détail aujourd'hui, mais ça vous donne des grandes estimations faites sur des enquêtes ménage/déplacement sur la ville de Lyon et sur la métropole. Ce que moi je retiens, c'est surtout sur le schéma en bas, à droite, c'est qu'il y a quand même 15 % des trajets inférieurs à 1 km qui se font encore en voiture et qu'à partir de 2 km, la tendance sur la prise de voiture, la part modale de la voiture est quasiment lisse de 2 km à plus de 15 km. Finalement, peut-être que la longueur du déplacement n'importe pas aujourd'hui sur le choix de la voiture. Et on espère que c'est par là que va l'évolution dans les années à venir, notamment avec le développement des transports en commun, etc.

Slide suivante. Là aussi, c'est une slide que j'ai rajoutée, donc vous ne la verrez pas sur d'autres arrondissements ou au conseil municipal. J'ai essayé de vous donner des estimations à titre indicatif sur ce à quoi ressemble le 3^e arrondissement ou la ville de Lyon sur les Crit'Air. Je pense que vous êtes tous familiers avec cela, normalement, vous avez une vignette Crit'Air sur le pare-brise de votre véhicule pour indiquer ses émissions et à quel secteur elle appartient. Là, sur la gauche, j'ai trouvé ces données-là, ce sont les données en fonction des vignettes « tarif résident », les vignettes Crit'Air qui sont associées. Oui, je sais, ça ne représente pas 100 % de l'arrondissement puisqu'on n'a pas un arrondissement qui est 100 % payant en stationnement, mais ça vous donne quand même une information par secteur du nombre de véhicules sur les personnes qui ont un tarif résident qui sont Crit'Air 5, Crit'Air 4, Crit'Air 3, etc. Et sur la droite, ce sont les données que j'ai pu trouver sur le site du ministère de la Transition écologique qui a une rubrique « statistiques publiques », c'est sur l'ensemble du parc automobile de la ville de Lyon et malheureusement, ils n'ont pas fait un découpage par arrondissement, mais c'est uniquement sur la ville de Lyon.

Slide suivante. Ça, c'est la ZFE lyonnaise actuelle, elle a été votée par le président exécutif (je fais un peu des rappels) avec l'unanimité des groupes politiques. Elle est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2020 pour les véhicules professionnels que l'on appelle « véhicules utilitaires légers » — si vous voyez écrit VUL par la suite, c'est de ça dont je parle — et les poids lourds, Crit'Air 4 et 5. Depuis le 1^{er} janvier 2021, c'est les VUL et les poids lourds de Crit'Air 3. Son périmètre englobe la ville de Lyon, Caluire et des secteurs de Bron, Vénissieux et Villeurbanne s'ils sont à l'intérieur du boulevard périphérique. Vous apercevez également les aides financières et les dérogations qui sont en place à ce jour.

Slide suivante. Concernant l'avenir de la ZFE, on va faire un bond en avant, si on se projette en 2026, la volonté de la Métropole de Lyon, c'est la sortie du diesel au 1^{er} janvier 2026 sur un périmètre central à définir, lequel ne sera donc plus accessible qu'aux véhicules Crit'Air 0 et 1 en ouvrant certaines dérogations temporaires ou permanentes. Ceci est bien aussi l'objet de la concertation, mais revenons à des dates un peu plus court terme sur 2022 et donc l'été 2022 : interdiction des véhicules particuliers classés Crit'Air 5 et non classés sur le périmètre actuel de la ZFE, j'y reviendrai dans deux diapositives plus en détail.

Ce qu'il faut retenir aussi, c'est que la grande concertation, elle continue, elle a été prolongée jusqu'au 5 mars 2022, donc ce que j'ai dit au dernier conseil d'arrondissement est déjà caduc puisque j'avais annoncé 5 février, de mémoire. Vous pouvez en faire la communication et vous pouvez toujours aller faire des retours. Il y a quand même eu sur la ville de Lyon des ateliers qui ont été montés. Il y en a trois gros qui ont été faits par Valentin LUNGENSTRASS, l'adjoint à la Mairie centrale, avec notamment

des rencontres avec les conseils de quartier, les CIL et également les associations de commerçants, les associations d'entrepreneurs et de mémoire, des chambres de commerce.

Slide suivante. Là, c'est finalement ce que j'annonçais tout à l'heure sur la slide « calendrier », c'est l'interdiction de stationner et circuler pour les véhicules particuliers de classe 5 et supérieure à partir de septembre 2022. Vous pouvez également voir les dérogations qui sont prévues. Quand je dis « prévues », c'est au conditionnel avec plein de « si », etc., il y a pas mal de choses qui sont encore à décider, notamment au niveau de la Métropole. Et il y a également les aides financières de la Métropole qui sont proposées sur la droite de votre écran.

Là, ce sont les observations de la Ville de Lyon auprès de la Métropole. Ces observations-là, on est assez raccord avec l'arrondissement, donc on les entend et on va en parler.

- Observation n° 1 : Projet d'amplification de la ZFE. La ZFE doit viser l'atteinte, d'ici quelques années, des seuils scientifiques recommandés par l'OMS afin d'assurer une protection satisfaisante de la santé de la population ;
- Observation n° 2 : Le projet doit intégrer un dispositif de communication important (c'est vraiment important, même au niveau de l'arrondissement) et diversifier sur plusieurs canaux dès que les périmètres et les échéanciers seront votés par le Conseil métropolitain afin de donner la meilleure visibilité possible au plus grand nombre des particuliers et des professionnels. La communication est la clé, la réussite, de cette ZFE ;
- Observation n° 3 : Le conseil municipal de Lyon souligne l'importance des mairies d'arrondissement dans la réussite de l'amplification de la ZFE en tant que lieux d'accueil, de conseil et d'accompagnement des habitantes et habitants ;
- Observation n° 4 : Le conseil municipal de Lyon soutient en particulier les propositions de dérogations temporaires et les propositions d'aides financières en fonction des revenus des ménages afin d'accompagner les personnes les plus modestes dans ce changement de mobilité ;
- Observation n° 5 : Le conseil municipal de Lyon soutient en particulier la création d'un service de conseil aux mobilités tel que proposé par la Métropole de Lyon pour accompagner les particuliers dans leurs démarches en faveur de la transition des mobilités (dont report modal) et afin de limiter le non-recours aux aides et aux dérogations en vigueur. Un service d'accompagnement au changement, personnalisé et accessible à toutes et tous, développé à la hauteur de l'amplification de la ZFE ;
- Observation n° 6 : Le conseil municipal de Lyon souligne l'importance du renforcement des offres de transport en commun déjà existantes, en particulier en ce qui concerne les capacités, fréquences et plages horaires. J'en profite pour vous dire, on est quand même un arrondissement assez chanceux là-dessus puisque normalement, d'ici la fin du mandat en 2026, on devrait pouvoir inaugurer une à deux lignes de transport en commun. C'est quand même une chance de se dire que des personnes vont pouvoir évoluer leur mobilité et seront un peu plus confiantes quand elles iront lâcher leur voiture et se dire qu'elles ont l'opportunité d'avoir une autre mobilité. Sur les lignes dont je parle, parce que ce n'est pas très clair pour tout le monde, c'est le T6 Nord et également le BHNS, Bus à Haut Niveau de Service, Part-Dieu/Sept Chemins. Et je croise les doigts pour la ligne centre-ouest rapidement également ;
- Observation n° 7 : Le projet doit prévoir, en complément de la concertation, des mesures d'accompagnement adaptées. Il devra enfin prévoir des mesures de contrôle efficaces, impliquant notamment une action rapide de l'État pour mettre à disposition les équipements homologués afférents.

C'était la dernière observation. J'espère ne pas avoir été trop longue. Je vous propose donc de passer au débat. »

V. DUBOIS BERTRAND : « Merci, Madame SANCHEZ. Nous allons donc passer aux échanges. Je vous laisserai vous signaler en levant la main, peut-être, même, en ouvrant vos micros, comme vous êtes nombreux, pour qu'on puisse vous voir apparaître à l'écran, il faut que vous fassiez un petit peu de bruit. Je vois la main de Madame TANDONNET. Allez-y. »

G. TANDONNET : « Bonsoir à tous, bonsoir, Monsieur le Maire, bonsoir, Madame la Maire. Nous sommes réunis en urgence pour délibérer sur la zone à faibles émissions. En effet, la Métropole de

Lyon doit avoir une zone à faibles émissions, car nous avons malheureusement encore un air pollué. C'est la précédente majorité métropolitaine qui a engagé le processus dans ce domaine. Processus qui a été soutenu par notre famille politique en y apportant des amendements, notamment son extension sur tout le territoire de la ville de Lyon. La Métropole de Lyon qui met en place la ZFE a demandé aux cinquante-neuf communes de l'agglomération dans un courrier du 20 décembre de faire délibérer les conseillers municipaux au plus tard le 22 février avant qu'elle-même ne délibère sur ce sujet le 14 mars prochain. Des délais qui sont strictement encadrés par le Code général des collectivités territoriales et scrutés par la commission nationale du débat public. Il aura fallu plusieurs rappels de l'opposition en commission et plus récemment notre famille politique à travers un courrier signé par les maires du 2^e et du 6^e arrondissement, Monsieur Pierre OLIVER et Monsieur Pascal BLACHE, courrier du 1^{er} février adressé à Monsieur le Maire de Lyon pour que ce dernier puisse enfin inscrire ce point si important à l'ordre du jour de nos conseils d'arrondissement et du conseil municipal. Nous déplorons cet oubli lors de notre dernier conseil, surtout de la part de la majorité qui se veut être les chantres de la démocratie participative et de la concertation. Nous ne pouvons pas non plus nous empêcher de nous poser la question de savoir pourquoi ne délibérons-nous pas également sur le plan de protection de l'atmosphère, le PPA ? En effet, le plan de protection de l'atmosphère englobe les mobilités, donc fait partie de la ZFE ; or l'avis de la Ville de Lyon à ce sujet est attendu pour le 25 mars. *A contrario*, le conseil municipal qui a le pouvoir délibératif ne se réunira que le 31 mars. Donc, nous allons délibérer sur la ZFE, Crit'Air 5 et plus, mais pas sur ce qui chapeaute la ZFE, c'est un peu contradictoire.

Pour en revenir à la zone à faibles émissions dont l'approbation est unanime, car il est évident que nous voulons tous vivre dans un territoire avec un air plus sain et moins pollué. Nous rappelons que dans la zone à faibles émissions qui concerne la quasi-totalité de Lyon, Caluire, les secteurs de Villeurbanne, certains secteurs de Villeurbanne, Bron et Vénissieux à l'intérieur du boulevard périphérique, ne peuvent entrer les véhicules les plus polluants. Il s'agit de poids lourds et de véhicules utilitaires de transport de marchandise classés Crit'Air 5 et 4, ainsi que les Crit'Air 3 depuis janvier 2022. Aujourd'hui, la Métropole de Lyon voudrait étendre cette interdiction de circuler et de stationner à tous les véhicules particuliers ayant une vignette Crit'Air 5 et plus, ainsi que les deux-roues motorisés de plus de vingt-cinq ans. Cette obligation légale devrait entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2023 et vous avez décidé de précipiter les choses en l'avançant d'abord au 1^{er} janvier 2022, puis au 1^{er} juillet et enfin, au 1^{er} septembre 2022. Encore un effort et la loi sera respectée à la lettre. Concrètement, cette nouvelle interdiction concernera cinq-mille (5 000) deux-roues et vingt-deux-mille-trois-cent-quatre-vingts (22 385) véhicules sur la métropole, dont six-mille-six-cent-soixante-dix-huit (6 678) véhicules sur la ville de Lyon. Nous avons remarqué avec les professionnels concernés depuis deux ans qu'il y avait un manque d'information. Aussi, cette première phase a été soumise à une concertation réglementaire qui devrait se terminer ce samedi 5 février et a été étendue jusqu'au 5 mars pour le grand public qui devait pouvoir donner son avis par mail ou dans un registre ouvert dans les mairies d'arrondissement. Nous nous sommes rendus auprès de nos mairies d'arrondissement ce samedi pour prendre connaissance de ces avis. Je me suis moi-même rendue à la mairie du 3 et quelle n'a pas été notre surprise de constater qu'il n'y en avait aucun. Zéro pour le 3^e arrondissement, de même pour le 1^{er}, le 2^e, le 4^e, 5^e, 8^e et 9^e. Pour le 6^e arrondissement, cinq avis, et le 7^e, malheureusement, le service était fermé, non accessible le samedi. Le constat est clair, c'est un échec complet. Nous serions curieux de savoir combien d'avis vous auriez reçus par mail et s'il est possible de nous les transmettre. Le manque d'information des personnes susceptibles d'être concernées est évident et nous incitons la Métropole à envoyer un courrier aux habitants des communes de la ZFE détenteurs d'un véhicule de Crit'Air 5 ou plus. Les possibilités de dérogation accordable sont d'ailleurs une illustration de ce manque d'information. À travers ce dispositif de dérogation, on voit bien que personne n'est prêt. Au regard de tous ces éléments, nous sommes pour l'extension de la zone à faibles émissions, mais désapprouvons l'accélération et les moyens mis en œuvre pour ce faire. Nous voterons donc contre cette délibération. Je vous remercie. »

V. DUBOIS BERTRAND : « Merci, Madame TANDONNET. Y a-t-il d'autres demandes d'intervention ? »

H. PATOURAUX : « Oui, je vais m'inscrire aussi. »

V. DUBOIS BERTRAND : « Monsieur CORAZZOL. Madame PANASSIER, non, vous n'avez pas levé la main ? Non, excusez-moi. Donc, Monsieur CORAZZOL, je vous donne la parole. »

G. CORAZZOL : « Madame la Maire d'arrondissement, mes chers collègues, cette intervention ne s'adresse pas directement à vous, Madame la Maire, mais à celui qui a convoqué en urgence dans nos arrondissements ces conseils exceptionnels, je veux bien sûr parler du Maire de Lyon. En effet, je sais que vous n'avez que très peu de prise sur ce type de décision et sur tant d'autres, car 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. L'augmentation des budgets d'arrondissement ne sera pas pour ce dernier mandat pour le climat, il faudra sûrement attendre le dernier mandat des arrondissements.

Nous sommes aujourd'hui réunis en urgence pour débattre de la première étape d'amplification de la zone à faibles émissions sur le territoire de la Métropole de Lyon. Pourquoi en urgence ? Seul le maire de Lyon pourrait nous l'expliquer, mais vous êtes sans doute dans la confiance que vous nous livrez peut-être tout à l'heure. Légèreté, oubli, volonté délibérée ou stratégie politique, ce qui est sûr, c'est que ce contexte est malheureusement très symptomatique de la méthode qui est celle de votre majorité sur la gestion de ce dossier, pourtant particulièrement sensible. Après les attermoissements de calendrier, aujourd'hui, l'oubli des règles essentielles du débat public et du respect de l'opposition. Nous ne reviendrons pas, évidemment, sur la nécessité de poursuivre le travail que nous avons engagé depuis plus de six ans maintenant, c'est effectivement un travail de longue haleine que nous avons lancé, car nous sommes favorables au principe même d'une ZFE. Cependant, nous restons particulièrement attentifs à son acceptation par nos concitoyens, condition essentielle à sa réussite, selon nous. Le souci de concilier transition écologique et justice sociale, de prendre en compte les plus précaires et les plus modestes, y compris les classes moyennes, doivent être au centre de nos réflexions si nous ne voulons pas transformer cette zone à faibles émissions en zone à forte exclusion. Récemment, dans un mensuel local, en réponse à ces interrogations légitimes, le maire de Lyon nous explique son ambition : être le maire des piétons. Il nous annonce : « L'évaporation des véhicules » et prédit que « les agents vont aussi changer de mode de vie et de logement en se rapprochant du centre-ville. » On pourrait presque en rire si ces décisions n'impactaient pas des milliers de Lyonnaises et de Lyonnais, car concrètement alors que d'ici quelques mois, ce sont plus de trente-mille (30 000) véhicules qui vont devoir s'évaporer dans notre métropole et tout particulièrement dans notre ville, quelles sont les réponses concrètes, immédiates que vous apportez à leur propriétaire ? Prenez l'exemple de Madame S, elle a 30 ans, elle est infirmière à l'hôpital Édouard Herriot et vit à Trévoux, hors métropole. Elle ne veut pas déménager à Lyon et de toute manière, elle n'en a pas les moyens. Elle commence sa journée de travail à 6 h 30. Pour arriver à l'heure, Madame S a acheté il y a deux ans une Clio d'occasion à 1 500 euros sur Le Bon Coin. 1 500 euros, c'est aussi ce qu'elle gagne chaque mois, c'est un diesel et cette voiture a été immatriculée en 2000, c'est donc une Crit'Air 5. Dans moins de huit mois, Madame S ne pourra plus rentrer à Lyon avec sa voiture, ni même arriver à l'heure au travail. On lui parle d'un BHNS qui devrait arriver un jour, mais pour l'instant, le premier bus de Trévoux part à 6 h 30, elle doit le prendre jusqu'à Saint-Germain-au-Mont-d'Or où elle doit prendre un autre bus pour rejoindre le métro à Perrache, puis le T1 et ensuite le T2. Un autre exemple, Monsieur X, 60 ans, agent d'entretien au collège Rosset à Gerland, lui aussi il commence le travail tôt. Monsieur X habite à La Duchère depuis toujours. Pour aller au travail, il doit faire au moins une heure de transport en commun, 12, 19, métro D, tram T6 ; aller et retour chaque jour, il fait plus de deux heures de transport en commun et de marche dans la journée. Comme ça devient un peu dur, il a décidé d'acheter un Renault Scénic de 2005 d'occasion, environ 3 500 euros, soit presque deux mois de salaires pour lui. Ça lui permet aussi de transporter ses petits-enfants lorsque cela est nécessaire. Son véhicule Crit'Air 4 sera vraisemblablement interdit d'ici deux ans et dans deux ans, il ne sait pas s'il pourra de nouveau dépenser 3 500 euros pour s'acheter une nouvelle voiture pour ses dernières années jusqu'à sa retraite. À tous ces Lyonnais et ces Lyonnaises qui demain devront se séparer de leur véhicule, que leur dites-vous ? « Ne vous inquiétez pas, nous allons vous aider à acheter une voiture d'occasion avec un reste à charge minimum de 4 000 euros, sans compter tous les frais d'entretien qu'un tel véhicule exige. Si vous ne pouvez pas, privilégiez le vélo et la marche à pied ou prenez le métro, on verra plus tard. »

Bien sûr, il est aujourd'hui essentiel de questionner la place de la voiture dans nos villes, mais nous devons le faire en intégrant pleinement les contraintes économiques de leurs habitants. Nous ne

pouvons pas nous satisfaire d'une solution qui offre aux plus aisés le confort d'une voiture électrique et laisse les plus modestes ou les classes moyennes sur le bord de la route dans l'attente de solutions alternatives crédibles. Nous ne pouvons pas exiger la même chose sur la transition écologique aux Lyonnais, quels que soient leurs revenus. Aujourd'hui, qui a les moyens de remplir son frigo d'une alimentation bio ? Qui a les moyens de se vêtir en coton durable et responsable, lui et ses enfants ? Et qui a les moyens d'acheter un véhicule électrique ? Sûrement pas les personnes données en exemple dans notre intervention. Exemples que nous aurions pu multiplier, caissier des grands magasins, enseignants, personnels de la Ville de Lyon ou de la Métropole, etc. C'est pourquoi nous défendons une écologie sociale avec une responsabilité commune et différenciée et nous refusons cette écologie libérale que vous prônez et qui impose à chaque individu, même les plus fragiles, d'endosser une responsabilité qu'il n'a pas les moyens de porter. Je ne paraphraserai pas ici le candidat communiste à l'élection présidentielle et qui martèle qu'il n'est pas pour une écologie qui vise à faire des efforts liés à la transition écologique sur les plus modestes. Mais comme les partenaires de votre majorité écologiste, vos alliés socialistes et communistes, les maires de Villeurbanne, Vaulx-en-Velin et Vénissieux, nous nous inquiétons de voir une partie de leurs populations les plus fragiles, exclue et empêchée. Comme le groupe socialiste lors du dernier conseil métropolitain, nous réclamons, s'il le faut, plus de dérogations, plus d'aides et plus de temps. Et les vœux pieux formulés en conclusion à la fin de cette délibération, malheureusement, ne nous rassurent pas.

Si vous votez cette délibération, vous signez à la Métropole un chèque en blanc sans aucune assurance sur les mesures qui accompagneront cette ZFE et qui pourrait garantir aux plus modestes et aux classes moyennes le prix de l'obstination et de l'obsession du président de celle-ci et qui ne sera pas à vos côtés pour expliquer aux habitants le prix de cette décision.

Monsieur le Maire, Madame la Maire d'arrondissement, vous évoquez souvent votre engagement à gauche, vos valeurs de gauche et cet équilibre entre justice sociale et écologie, alors il est encore temps de ne pas vous renier et de voter contre cette délibération en demandant que soient précisées avant tout, avant toute mise en œuvre, les mesures d'accompagnement précises et chiffrées et les dérogations à destination des plus modestes. Je vous remercie de votre attention. »

V. DUBOIS BERTRAND : « Merci. J'ai eu trois autres demandes d'intervention. Si vous le permettez, Messieurs PATOURAUX et PLANCHON, je vais passer la parole à Stéphanie LÉGER pour alterner, ensuite, ce sera à vous. »

S. LÉGER : « Merci, Madame la Maire. Madame la Maire, chers collègues, notre groupe socialiste à La gauche sociale et écologique soutient le projet de zone à faibles émissions. Il s'agit d'un dispositif important, tant la qualité de l'air est devenue un enjeu de santé publique majeure. Avec vingt-cinq jours de vigilance pollution en 2021, les Lyonnaises et Lyonnais sont confrontés à un risque sanitaire important. L'épandage de pesticides et autres produits phytosanitaires ainsi que l'industrie sont responsables d'une partie des émissions nocives, mais dans les grands centres urbains, c'est avant tout le trafic routier, en particulier des moteurs diesel, qui relâchent une grande quantité de substance nocive dans l'atmosphère et entraîne une dégradation fréquente des mesures de qualité de l'air. Avec quarante-mille décès prématurés par an, cette pollution invisible présente un risque majeur bien qu'elle touche inégalement les individus. Les enfants et femmes enceintes y sont particulièrement sensibles, tout comme les personnes qui travaillent ou pratiquent une activité physique en extérieur. En limitant ou interdisant la circulation des véhicules émettant la plus grande quantité de particules, la ZFE vise à améliorer durablement la qualité de l'air, la qualité de l'air et réduire la quantité de polluants charriés par ce dernier. Aussi, tant dans un objectif sanitaire qu'écologique, la zone à faibles émissions apparaît comme une impérieuse nécessité. C'est d'ailleurs le sens des arrêtés de plusieurs juridictions aux premiers rangs desquelles le Conseil d'État qui a condamné le gouvernement pour son inaction sur la qualité de l'air dans plusieurs grandes métropoles parmi lesquelles, Lyon. Il est donc nécessaire, si ce n'est vital d'agir rapidement et fortement pour la santé des habitants de notre agglomération.

Cependant, la ZFE représente une contrainte importante pour grand nombre de Lyonnaises et Lyonnais, et 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 de Lyon se mobilise fortement pour aider à l'acquisition d'un nouveau

véhicule correspondant aux critères en déployant des aides financières substantielles. L'État devra également prendre sa part et renforcer fortement 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, notre volonté est également de favoriser les alternatives à la voiture individuelle en développant des modes doux (vélo, marche et les transports collectifs). Un travail important a d'ores et déjà été engagé, mais nous devons amplifier nos efforts pour rendre l'accès à des transports moins polluants, plus faciles et encourager le report modal. La politique de gratuité est un bon levier pour inciter à prendre les transports en commun, notamment lorsqu'elle est ouverte aux plus jeunes, les moins de 12 ans. Mais c'est également une nécessité pour que des familles modestes ne se trouvent pas privées de tout déplacement.

La transition écologique ne peut être que sociale. Les mesures nécessaires pour répondre à l'urgence climatique et environnementale ne peuvent se faire qu'avec une politique de compensation forte sans quoi ceux qui n'ont pas les moyens de faire les changements nécessaires se retrouveront au ban de la société. Sans l'accompagnement nécessaire, des mesures comme la ZFE creuseront davantage les inégalités sociales et aggraveront une fracture sociale déjà majeure face aux changements climatiques. La Métropole de Lyon devra se montrer encore plus ambitieuse sur le plan écologique et devra être solidaire pour accompagner ceux qui ne peuvent réaliser seuls cette transition écologique.

Notre groupe socialiste La gauche sociale et écologique sera toujours un partenaire actif pour mettre en œuvre cette transition écologique, sociale et solidaire que nous appelons de nos vœux. Pour finir, mes chers collègues, je trouve regrettable que cette question de la qualité de l'air ne soit pas davantage présente dans le débat public. Peut-être devrions-nous, d'ailleurs, parler de la toxicité de l'air qui me semble mieux traduire l'urgence de la situation. Trop souvent, on se focalise sur les mesures qui permettent de lutter contre cette pollution : circulation alternée, interdiction des moteurs diesel, etc., pourtant, ces polémiques contribuent grandement à invisibiliser le problème de fond : l'impact de la qualité atmosphérique sur la santé. S'il est vrai que le projet des ZFE soulève quantité de questions auxquelles il faudra apporter des réponses, notamment sur l'accompagnement social nécessaire, notre groupe socialiste, La gauche sociale et écologique, le soutiendra et votera favorablement ce rapport. Je vous remercie. »

V. DUBOIS BERTRAND : « Merci, Monsieur PATOURAUX. »

H. PATOURAUX : « Merci, Madame la Maire. Mes chers collègues, sur la ZFE, sur la zone à faibles émissions, nous espérons que les propositions des élus communistes à la Métropole seront prises en compte afin de répondre à plusieurs objectifs, tout d'abord clarifier les moyens mis en place pour que les prochaines étapes sur toute cette ZFE ne soient pas excluantes socialement, comme ça a été souligné par plusieurs de mes collègues, vu qu'il y a un fort risque sur ce sujet-là. Mais aussi que la réduction de l'accessibilité en voiture à toute la zone concernée soit anticipée et non pas accompagnée, il faut vraiment que ça arrive *a posteriori* par du développement de possibilités de report modal. Nous pensons, nous, qu'il faut que le ferroviaire soit développé avec des augmentations de cadence, mais aussi que les parcs relais doivent être développés afin de permettre à beaucoup d'automobilistes d'utiliser un véhicule en dehors de la zone avant d'y rentrer et de ne pas les exclure totalement de celle-ci. Pour les TCL, nous pensons qu'il faut accompagner la mise en place de la ZFE par une avancée vers la gratuité des transports en commun qui, comme l'a dit ma collègue Stéphanie LÉGER, serait une bonne manière de compenser l'exclusion sociale qui risquerait d'être appliquée par ces mesures. Et j'en profite pour émettre une forte réserve aux projets d'allotissement actuellement en cours et contre lesquels les salariés des TCL se mobilisent ce mercredi. J'irai les rencontrer pour échanger avec eux sur le sujet. Cependant, sur cette première étape de la ZFE, concernant les Crit'Air 5, les moyens nous semblent adaptés et les élus communistes voteront donc pour cette première étape. Dans ce conseil d'arrondissement, il s'agit de moi. »

V. DUBOIS BERTRAND : « Merci, Monsieur PATOURAUX. Monsieur PLANCHON. »

N. PLANCHON : « Madame la Maire, Mesdames, Messieurs les élus, chers collègues, chers Lyonnaises et Lyonnais, avant d'entrer dans le cœur de mon propos, je veux préciser que le groupe Lyon en Commun dont je porte ici la voix votera favorablement ce rapport 3767 visant à consulter notre conseil sur l'amplification de la Zone à Faibles Émissions sur le territoire de la Métropole de Lyon. Groupe Lyon en Commun qui est à l'origine d'un vœu qui sera par ailleurs porté en Conseil municipal par les trois

formations de notre majorité municipale à l'attention de l'exécutif métropolitain. Parce que ce vote favorable ne vaut pas blanc-seing et c'est moins sur la question des objectifs que nous souhaitons attirer la vigilance de la métropole que sur la question des moyens mis en œuvre pour les atteindre dans la perspective de leur soutenabilité sociale et économique, en particulier, et plus avant, peut-être, dans la manière dont nous considérons qu'il s'agit de faire société.

Alors, oui à la ZFE en ce qu'elle constitue un outil nécessaire de lutte contre les pollutions au bénéfice de la santé publique, en particulier celle des plus fragiles, cela a été dit, jeunes enfants, personnes âgées aussi, comme celles dont les conditions de naissance ou d'existence domicilient aux abords des périphériques et des axes à forte circulation routière. Les pathologies respiratoires ne datent hélas pas de la crise COVID, et les multiples épisodes de pollution sur notre bassin de vie n'y sont pas étrangers. Il n'est pas question ici de débattre des différentes études portant sur les effets délétères des moteurs thermiques en fonction de la catégorie de véhicule ou d'hydrocarbure, mais bien d'acter, en définitive, la fin du tout-voiture dans les métropoles et les hypercentres urbains.

Oui à la ZFE en ce qu'elle constitue un outil nécessaire, mais vigilance quant aux moyens dédiés qui doivent garantir les équilibres entre les différents écosystèmes, sociaux, culturels, économiques, de notre territoire. De sorte que pour atteindre ces objectifs, il faut que les moyens déployés soient soutenables par toutes et tous, sans quoi la reproduction continue des inégalités sociales y mettrait de toute façon et d'une façon ou d'une autre un terme. Il ne s'agirait pas avec la ZFE de vouloir protéger les gens contre leur gré ou de provoquer une rupture d'égalité dans l'accès à la santé comme dans l'accès à vouloir y concourir comme citoyen. Dit plus simplement : pas de ZFE sans justice sociale. L'acquisition d'un véhicule électrique dans la vraie vie reste hors de portée pour nombre d'habitants de la métropole. Si le niveau des aides conditionne un possible changement de comportement, leurs modalités d'accès le conditionnent tout autant. Bénéficier d'une aide financière, quelle qu'elle soit, après l'achat reste sans intérêt quand on n'a pas l'argent pour faire l'avance de trésorerie. Rappelons d'ailleurs à ce propos la diminution des aides de l'État pour l'achat d'un véhicule dit propre au 1^{er} juillet 2022. C'est-à-dire que, sauf à vouloir enrichir les organismes de crédit, la non-rétroactivité des aides à l'acquisition constitue un enjeu majeur. La lutte contre le non-recours exigera elle aussi un accompagnement dédié à l'instruction des dossiers d'éligibilité comme des dérogations. Il sera sans nul doute pertinent d'assigner cette mission au conseil aux mobilités chargé de l'information et de la sensibilisation. Sur ce registre, le rôle de proximité d'accompagnement des mairies d'arrondissement participera aussi de la réussite de la mise en œuvre de la ZFE. Première porte d'entrée de l'action publique, les mairies d'arrondissement devront en avoir les moyens. Bien sûr, tout ne se résume pas ni ne se limite à la question du remplacement d'un moteur par un autre. J'y reviendrai avec la question des transports en commun.

Oui à la ZFE en ce qu'elle doit constituer un outil nécessaire de transformation des mobilités et plus avant d'une manière de vivre la ville et de faire société. À ce titre, les solutions collectives, aux premiers rangs desquels l'offre de transport en commun, conditionnent là encore la mise en œuvre effective de l'ambition portée. Parce qu'en définitive, si l'on remplace les véhicules individuels thermiques par des véhicules électriques, vous le savez, le bonus global pour l'environnement n'est pas avéré. Il n'y aura pas non plus de changement dans la manière d'organiser les mobilités et donc d'organiser la ville. Ce pour quoi, en plus de développer les autres alternatives (covoiturage, autopartage, modes doux parmi lesquels la marche à pied, rappelons-le), il s'agit de rendre attractifs les transports en commun pour favoriser leur utilisation : renforcement des lignes existantes en soirée, vacances scolaires, dessertes, fréquence dans la journée, renforcement de l'intermodalité, ce que peu ou prou nous retrouvons dans le plan de mandat du Sytral 2021-2026 qui vise au renforcement des réseaux, à la création de nouvelles lignes, ça a été rappelé, aux tarifs gratuits solidaires. Pour autant, sur ce chapitre des transports en commun, Lyon en Commun continue de plaider en faveur de la gratuité. Si l'on veut être actif dans la réduction de la pollution de l'air, notamment en cas de pic ; si l'on veut participer au changement de mentalité, de comportement, en termes de mobilité ; si l'on veut convaincre de nouveaux usagers et fidéliser les futures générations ; si l'on veut participer au mouvement de fond sur la question à l'image de trente-cinq villes et métropoles françaises à différents niveaux (Strasbourg, Paris, la Métropole de Lille, la Communauté urbaine de Dunkerque, Montpellier ou encore Nantes) ; si l'on veut que Lyon continue d'être une référence en matière d'innovation sociale et écologique ; si l'on veut que nos

collectivités territoriales continuent de soutenir le pouvoir d'achat des habitants soumis aux aléas brutaux du libéralisme, en témoigne la flambée continue du prix de l'essence, Lyon en Commun continue de plaider la gratuité dans une logique de transition soutenable en évaluant l'impact des tarifications sociales et solidaires mises en place début 2021, y compris en matière de non-recours au droit et en proposant des améliorations, en expérimentant la gratuité des transports en commun pour les moins de 12 ans dans la perspective de diminuer l'impact pour les familles à revenus modestes et moyens ; en expérimentant et en évaluant des gratuités ciblées qui permettraient un report modal depuis la voiture, en particulier à destination des personnes à revenus modestes ou moyens, mais non éligibles à la tarification sociale et solidaire. Autant d'expérimentations et d'évaluations qui doivent être menées dans les meilleurs délais, notamment en vue du déploiement de la ZFE avec l'interdiction progressive des véhicules Crit'Air 4, puis 3, puis 2 qui impactera davantage encore les ménages les plus modestes au même titre qu'un nombre certain d'activités économiques. Parce que nous n'oublions pas la question de l'économie locale, tous les artisans, tous les commerçants, toutes les TPE, toutes les PME n'ont ni la trésorerie ni la capacité d'investissement nécessaire à un changement de véhicule. Pourtant, toutes et tous ont besoin d'un véhicule professionnel. Il est impératif de prévoir et de périmétrer un dispositif de soutien économique solide, concret, que l'on pourrait indexer à des critères objectifs et rendre juridiquement possible par un système dérogatoire et/ou un dispositif de soutien à l'investissement via, par exemple, des exonérations indirectes. Cela revient à poser aussi la problématique de la gestion du dernier kilomètre à laquelle la création d'une régie publique du dernier kilomètre pourrait répondre.

Enfin, nous voulons attirer votre attention sur la question des moyens dédiés au respect de l'application de ladite ZFE. À tout dispositif, son évaluation ; à tout cadre règlementaire, son outil de contrôle. Si aujourd'hui, le respect des règles de la circulation est dévolu aux effectifs de police nationale et municipale via les ASVP en particulier, à court et moyen terme, les communes pourront utiliser leur système de vidéoverbalisation et la 'Métro', des systèmes de contrôle sanction automatisé en attente d'homologation fournis par l'État. Un système numérique de sanction sans procès, sans juge, sans avocat, en réponse à un objectif *sine qua non* de santé publique et de cohésion sociale, donc. Encore une fois, on ne fait pas société contre celles et ceux qui la sont et la font. La ZFE doit s'accompagner, s'expliquer, se partager ; contraindre, c'est renoncer à convaincre. Ni les prunes ni les topics établis par des robots ne sauveront la planète. Ne laissons pas la technique prendre le pas du politique, ne laissons pas l'exigence d'efficacité prévaloir sur l'exigence démocratique. Je vous remercie. »

V. DUBOIS BERTRAND : « Merci, Monsieur PLANCHON. Monsieur le Maire, vous avez sollicité de pouvoir intervenir. »

G. DOUCET : « Oui, merci, Madame la Maire. Rapidement, puisque beaucoup de choses ont déjà été dites à l'instant même par Monsieur PLANCHON que je remercie et puis par Madame LÉGER un peu plus tôt. Juste, je voulais rebondir ou plutôt réagir puisque Madame TANDONNET et Monsieur CORAZZOL, je crois, m'interpellaient. On nous reproche une atteinte à la démocratie alors que justement, nous sommes en train de débattre. Je suis assez surpris, d'ailleurs, Madame TANDONNET, que l'essentiel de votre prise de parole porte finalement sur « Est-ce que le débat a été organisé ou pas », mais on est en train de le faire, le débat. L'important, ce sont les arguments sur le fond et c'est bien pour ça que ce débat a été organisé. Je vous prie de m'excuser, je vais brancher mon ordinateur. Je voulais simplement vous confirmer que c'est bien moi qui ai décidé d'organiser ce débat sous cette forme-là avec un conseil municipal dédié pour justement qu'on ait un temps spécifique pour un sujet qui est spécifique, qui est d'importance. Je crois que pour celles et ceux qui ont pris le temps de rentrer dans le fond du sujet, ils ont pu le démontrer. Quant au PPA, oui, puisque le sujet a aussi été abordé, je vous confirme que nous allons bien délibérer le 31 mars en conseil municipal sur ce sujet-là, que la préfecture a bien été mise au courant de la date de notre délibération. Il se trouve que le calendrier de nos séances de conseil municipal est élaboré depuis bien avant la notification de la préfecture du délai du 25 mars, donc on a informé la préfecture qu'on n'allait pas changer l'organisation de nos conseils municipaux, parce que la préfecture a fixé les dates de son côté. On les a informés, et je vous rassure, enfin, je rassure celles et ceux qui seraient inquiets, la préfecture tiendra bien compte de l'avis

de la Ville de Lyon rendu en conseil municipal le 31 mars prochain sur le PPA, donc notre avis sera, bien entendu, entendu.

Sur le fond, rapidement, je ne vais pas revenir sur les arguments, parce qu'en plus, il y a eu des choses assez précises de dites, je voulais simplement revenir sur le fond et encore une fois sans rentrer dans les détails. Je souhaitais simplement rappeler aux uns et aux autres, et notamment à ceux qui s'opposent, bien sûr, que la France a été condamnée à plusieurs reprises pour non-respect de la réglementation en matière de qualité de l'air. On peut même dire que la France est l'une des pires élèves en Europe sur le sujet. Donc, je crois qu'il est urgent d'agir, le temps n'est plus à la procrastination. Moi, je me félicite et je nous félicite, parce que nous avons aussi, au travers de discussions que l'on a pu avoir ces derniers mois, contribué au débat. Je me félicite que des mesures d'accompagnement soient proposées pour la mise en place de la ZFE. Je me félicite de la mise en place d'une agence des mobilités qui permettra, comme l'évoquait Nicolas tout à l'heure, de faire cette intermédiation qui est nécessaire avec les habitantes et les habitants de la Métropole. Bien sûr, je me félicite aussi du développement, petit à petit, de toutes ces alternatives aux déplacements, aux mobilités en voiture, que ce soit la marche, que ce soit les modes actifs, que ce soit bien sûr les transports en commun, parce que, comme il a été dit un peu plus tôt, bien évidemment, il ne s'agit pas simplement de changer de motorisation, mais de changer de mobilité.

Je ne vais pas être tellement plus long parce que, vous le savez, je crois qu'on est sur la bonne voie, on avance dans le bon sens, à mon sens, et cette délibération en est une illustration supplémentaire, je vous invite donc, comme d'autres l'ont fait un peu plus tôt, bien sûr, à la soutenir et à voter pour cette délibération qui nous est proposée aujourd'hui. Voilà, c'est tout. »

V. DUBOIS BERTRAND : « Merci, Monsieur le Maire. Je voulais également intervenir sur la forme, sur le fait que je trouve quand même assez incroyable de voir que l'opposition utilise en permanence les espaces de débats démocratiques pour dénigrer, pour caricaturer plutôt que pour participer au débat sur le fond. J'étais assez surprise de me faire traiter de libérale par Monsieur CORAZZOL, je crois que c'est la première fois. Et je trouve que ces postures devraient appartenir au passé. Elles ont pour effet de détruire à petit feu la confiance des citoyens dans leurs représentants démocratiques. Ça ne donne pas envie de nous voir ainsi caricaturés. Je ne comprends pas tout. On attend des élus que, quelle que soit leur sensibilité, un enrichissement du débat démocratique, pas des mises en scène, des postures qui desservent toute la vie politique. J'aurais aimé entendre un peu plus... J'aurais aimé vous entendre un peu plus sur le fond de cette réforme d'envergure, afficher votre soutien à la lutte contre la pollution qui tue chaque année des dizaines de milliers de personnes dans notre pays, qui donne des allergies et demain des cancers à nos enfants. J'aurais préféré vous entendre réfléchir avec nous sur l'accompagnement des personnes plus fragiles, nous apporter vos contributions sur les actions à mettre en place pour les accompagner et les aider. Toutefois, je prends acte de la richesse de vos contributions. Je vous propose donc de clore le débat à ce stade, nous aurons d'autres occasions de débattre lors des prochaines étapes de la mise en place de la ZFE. »

Madame la Maire met le rapport aux voix.

V. DUBOIS BERTRAND : « Nous allons passer au vote. Nous n'avons pas l'outil QuizzBox, ce soir. Excusez-moi, je suis en train de relire mes consignes. Je vais énumérer les votes, le contre, et ensuite, l'abstention. Afin que l'on puisse voir le choix de chacun, je vous demanderais de vous signaler, soit en allumant votre caméra, soit en parlant, comme on ne vous a pas tous à l'écran, pour que l'on puisse voir le choix de votre vote, il faut que vous apparaissiez à l'écran et la seule manière, c'est de faire un petit peu de bruit dans votre micro. Sur cette délibération, qui vote contre ? Qui s'abstient ? Par déduction, toutes les autres personnes votent pour. Je vous remercie.

ADOPTÉ À LA MAJORITÉ

Vote contre des Élus Lyon, la force du rassemblement (B. DE MONTILLE, E. BLANC, G. TANDONNET + pouvoir T. RICARD, R. BRUMM + pouvoir C. BURILLON)

Vote contre des Élus Respirations avec Georges KEPENEKIAN (C. PANASSIER + Pouvoir G. KEPENEKIAN, G. CORAZZOL)

V. DUBOIS BERTRAND : « Nous avons fini l'étude de notre ordre du jour. Y a-t-il des questions diverses ? Madame BARIOZ PLANCHE, je vous ai vue, allez-y. »

II. Questions diverses

Intervention A. BARIOZ PLANCHE : Don du sang le mercredi 9 février à la mairie du 3^e

A. BARIOZ PLANCHE : « Excusez-moi, Madame la Maire. Chers collègues, chers camarades, rapidement, je voulais juste vous rappeler que nous aurons ce mercredi 9 février en mairie du 3^e arrondissement une collecte de sang avec l'EFS. Je suis très contente qu'on puisse le faire, entre guillemets, chez nous, dans la maison pour toutes et tous. Il reste quelques places, donc je vous invite, si vous le pouvez, si vous avez une heure de votre temps à venir donner votre sang. Merci pour votre attention. »

V. DUBOIS BERTRAND : « Merci beaucoup. Il me reste à vous souhaiter une bonne soirée et vous remercier d'avoir été présent ce soir. Au revoir et à bientôt. »

L'ordre du jour et les questions diverses étant épuisés, Madame la Maire lève la séance à 19 h 40.