



CONSEIL DU 5^e ARRONDISSEMENT

PV Définitif – Séance du 7 février 2022

Le 7 février 2022 à 18 h 30, Mesdames et Messieurs les membres du Conseil d'Arrondissement, dûment convoqués en séance publique par Madame la Maire le 1^{er} février 2022 se sont réunis dans la salle ordinaire de leurs délibérations à la Mairie du Point du Jour par Visio-conférence via le portail Starleaf.

La séance a été retransmise sur YouTube : <https://www.youtube.com/watch?v=aNWrCjxYDTY>

COMPTE-RENDU

Mme Nadine GEORGEL ouvre la séance du conseil, Mme Sandrine FRANCHET est désignée secrétaire de séance et procède à l'appel.

Présents :

Nadine GEORGEL; Marie-Noëlle FRÉRY; Bertrand ARTIGNY; Sandrine FRANCHET; Pierre GAIDIOZ; Sophie HÉRITIER; Joanny MERLINC; Catherine GOJJON; Philippe-Henri CARRY; Marie DUARTE; Nicolas HUSSON; Tristan DEBRAY; Marielle PERRIN; Yann CUCHERAT; Béatrice GAILLIOUT; Bénédicte DRAILLARD; Jean-Dominique DURAND; Anne PROST; Myriam BENCHARAA; Richard GLEIZAL, François THEVENIEAU.

Absents excusés et dépôts de pouvoirs :

Sophia POPOFF (pouvoir à Marielle PERRIN)
Laurence BUFFLIER (pouvoir à Béatrice GAILLIOUT)

Absent :

Grégory CUILLERON

Madame Sandrine FRANCHET procède à l'appel.

Le quorum étant atteint, Mme Nadine GEORGEL déclare la séance ouverte.

Bonsoir à toutes et à tous,

Nous nous retrouvons ce soir pour un Conseil d'arrondissement exceptionnel pour voter la délibération relative à la première étape d'amplification de la Zone à Faibles Émissions – ZFE – sur le territoire de la Métropole de Lyon, en vue du Conseil municipal supplémentaire du 10 février 2022. Cette date a été ajoutée – et nous vous remercions de vous être rendus disponibles, ce soir – suite à la sollicitation de la Ville de Lyon par la Métropole ;

Compte tenu des contraintes temporelles imposées par nos assemblées et le cycle des délibérations, il n'était pas possible d'ajouter ce rapport au Conseil municipal de janvier sans empêcher les échanges et débats en Commissions, et en arrondissements. La ZFE et le rapport voté nous semblent trop importants pour les Lyonnaises et les Lyonnais pour que nous ne prenions pas le temps de l'échange et de l'appropriation des mesures dont nous allons débattre ce soir, pour les élu.e.s comme pour les habitantes et habitants.

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 – Rapporteur : Marielle PERRIN

Une ZFE, c'est quoi ?

C'est une Zone à Faibles Émissions. C'est une zone géographique dans laquelle sont restreints la circulation et le stationnement des véhicules les plus anciens et les plus polluants, afin d'y réduire les émissions de polluants atmosphériques.

Une ZFE, pourquoi ?

• C'est une urgence sanitaire

La pollution de l'air cause 48 000 décès prématurés chaque année en France, soit la population de notre arrondissement du 5^e. 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.

• Les populations précaires sont les premières touchées

Le trafic routier est responsable de 25 % des émissions de particules fines et de 66 % des émissions de dioxyde d'azote émis à plus de 95 % par les véhicules diesel. Cette concentration d'émissions est inégalement répartie sur le territoire métropolitain et atteint encore plus fortement les habitants vivant à proximité des axes routiers, et qui sont souvent les moins favorisés.

Dans notre arrondissement, il s'agit tout particulièrement des enfants scolarisés sur le quai Fulchiron, que ce soit à la crèche ou à l'école Fulchiron, et qui sont à proximité du tunnel sous Fourvière.

• C'est une obligation légale

Depuis la loi d'orientation des mobilités – LOM – votée en 2019, les villes qui dépassent régulièrement les normes de qualité de l'air doivent instaurer des zones à faibles émissions. L'objectif est de protéger les conditions de santé des résidents des lieux concernés, et de diminuer la pollution de l'air provoquée par des véhicules trop polluants. Elles sont au nombre de 10 dont la métropole de Lyon. Le Conseil d'État a condamné, cet été, l'État à payer une astreinte de 10 millions d'euros par semestre tant que les seuils européens ne seront pas respectés.

Que votons-nous aujourd'hui ?

Mesdames et Messieurs, nous nous réunissons aujourd'hui, pour donner l'avis de la Mairie du 5^e arrondissement sur deux points votés par la Métropole au mois de mars dernier :

- L'interdiction des véhicules particuliers Crit'Air 5 et des véhicules non classés sur le périmètre de la ZFE pour le deuxième semestre 2022. Le périmètre actuel a été discuté entre la Métropole de Lyon, Lyon, Villeurbanne lors du précédent mandat. Il couvre la quasi-totalité des arrondissements de Lyon ;
- Le principe d'une sortie du diesel à partir du 1^{er} janvier 2026 sur un périmètre qui reste à définir. C'est assorti d'un ensemble de dérogations et de mesures d'accompagnement primordiales.

Une grande concertation, sous l'égide de la Commission nationale du débat public, est organisée du 3 septembre 2021 au 5 mars 2022 pour définir les modalités de mise en œuvre et les mesures d'accompagnement de ce projet.

Le projet d'amplification de la ZFE de la Métropole de Lyon poursuit 3 objectifs principaux :

- Améliorer la qualité de l'air ;
- Protéger les habitants les plus exposés à la pollution ;
- Inventer de nouvelles solutions de mobilité pérennes au service de tous.

Quelles sont les mesures phares d'accompagnement de la Métropole ?

Je ne vais pas toutes les lister, en voici quelques-unes :

- Doubler les investissements du Sytral pour le mandat à venir ;
- Développer les modes actifs avec 250 kilomètres de voies lyonnaises ;
- Développer l'auto partage avec Citiz, Yea!, Leo&Go, soit 700 véhicules supplémentaires ;
- Créer une Maison des mobilités pour conseiller et orienter les entreprises, les salariés et les particuliers en matière de mobilités ;
- Développer l'intermodalité. Comme vous le savez, depuis plusieurs années, il est possible de prendre son vélo dans le Funiculaire de Fourvière, et depuis quelques semaines, il est aussi possible de prendre son vélo dans le Tram ;
- Nous souhaitons faciliter l'acquisition de véhicules moins polluants avec des aides ;
- Un cadre dérogatoire temporaire sera mis en place pour les plus précaires.

Que faisons-nous dans le 5^e arrondissement pour accompagner la ZFE ?

- Nous avons créé le CAMUT, le Comité d'Arrondissement des Mobilités et des Usagers des Transports en public. C'est un lieu de concertation et de travail collectif sur les mobilités afin d'améliorer les transports en commun, identifier les points noirs à vélo et les cheminements piéton qui doivent être sécurisés ;
- Nous nous sommes mobilisés et avons massivement participé à la concertation sur le métro E ;
- Nous avons doublé les stationnements vélos, en 18 mois de mandat ;
- Nous sommes conscients que les plus démunis n'ont pas forcément accès aux aides auxquelles ils ont droit, et nous voulons les aider à avoir accès aux abonnements aidés du Sytral avec l'organisation de permanences aux événements « La voie est libre » et sur les marchés. Notre prochain rendez-vous aura lieu le dimanche 6 mars sur le marché de Ménival, où il y aura un stand de Kéolis, avec une possibilité pour les riverains d'acheter leurs abonnements et de se créer des cartes TCL ;
- Comme vous le savez, la Ville de Lyon va passer à 30 km/h au 31 mars 2022. Nous avons demandé le passage des Quais de Saône à 30 km/h du fait de la proximité de l'aire piétonne et de l'école Fulchiron ;
- Je vous rappelle que nous avons réalisé la piétonisation devant les écoles – Gerson, par exemple – et l'extension de l'aire piétonne du Vieux Lyon est en phase d'étude.

Quels seront nos points de vigilances ?

- Nous demandons un dispositif de communication important et diversifié afin de donner la meilleure visibilité au plus grand nombre de particuliers et de professionnels ;
- Nous voulons renforcer les offres de transport en commun déjà existantes, en particulier en ce qui concerne les capacités, les fréquences et les horaires ;
- Nous voulons une attention particulière aux aînés de notre arrondissement ;
- Nous demandons des dérogations temporaires et des propositions d'aides financières en fonction des revenus des ménages, afin d'accompagner les personnes les plus modestes dans ce changement de mobilité.

C'est un double enjeu de justice sociale. Nous voulons plus particulièrement aider les plus précaires qui sont aussi les plus impactés par la pollution de l'air. Mettre en place la ZFE et réduire l'usage de la voiture, c'est aussi anticiper l'explosion inévitable du prix des carburants, qui tôt ou tard, pénalisera de nombreux foyers, les plus modestes en premier lieu. Merci.

🗨 Prises de parole :

Mme Myriam BENCHARAA : Au regard de l'engagement de la Chambre de Commerce que je représente dans le cadre de mes fonctions, je ne pourrai pas prendre part au vote.

Mme Anne PROST :

Nous voilà donc réunis pour réparer une omission de la majorité, à savoir la discussion sur le projet d'amplification de la Zone à Faibles Émissions porté par la Métropole de Lyon. Pourtant, ce ne sont pas moins de 26 élus d'arrondissement et municipaux de votre majorité qui siègent au Conseil de la Métropole. Sur notre arrondissement, ce sont donc Monsieur ARTIGNY, Madame GEORGEL et Madame POPOFF. Nous pourrions espérer de leur part qu'ils suivent les dossiers de la Métropole, et quand vous votez une délibération le 15 mars 2021 qui prévoit une étape 1 avec la ZFE 5+ et une concertation réglementaire, vous auriez dû anticiper et prévoir que nécessairement, puisque c'est la loi, le Conseil municipal et nos Conseils d'arrondissement auraient à délibérer.

Une question : pourquoi ne délibère-t-on pas également sur le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) ?

C'eut été logique puisque l'avis de la Ville est attendu avant le 25 mars. Or le prochain Conseil municipal – puisque c'est lui qui a le pouvoir délibératif – se réunira le 31 mars, soit après la date butoir donnée par le Préfet. Deuxième logique, c'est que le PPA a un spectre beaucoup plus large et englobe les mobilités dont fait partie la ZFE. On va donc délibérer sur la ZFE 5+ mais pas sur ce qui chapeaute la ZFE. Honnêtement, nous nous interrogeons sur ce qui pourrait s'apparenter à de l'amateurisme et sur votre façon de gérer l'administration de cette ville.

Pourtant, dans un souci d'opposition constructive, nous n'avons eu de cesse d'alerter l'exécutif municipal sur ces 2 sujets. Vous feriez mieux de nous écouter de temps en temps plutôt que de continuer à avancer comme si vous aviez des œillères, et à croire que vous seuls détenez la vérité vraie.

Sur cette concertation réglementaire, il faut être réaliste, c'est un échec complet quand on regarde le nombre d'avis déposés – ou plutôt pas déposés – sur les cahiers de concertation : il n'y en a pas. Je ne vais pas vous énoncer tous les arrondissements, mais je peux vous dire que samedi matin, je suis allée en Mairie. Les personnes que j'ai rencontrées n'étaient pas au courant d'un cahier de concertation à disposition de la population. Il a fallu faire appeler Monsieur Gilles FAURE qui a pu nous indiquer où se trouvait ce document.

Ce cahier est totalement vide malgré la relance d'une nouvelle concertation grand public du 8 décembre 2020 au 5 février 2022, après l'échec de la première du 3 au 26 novembre 2021. En même temps, on ne peut pas dire que dans les mairies d'arrondissement, cette concertation ait été visible ou accessible. Madame la Maire, pourquoi ce document n'est-il pas à l'accueil étant donné que c'est le lieu où ont l'habitude d'aller nos habitants ? Je peux aussi ajouter que je suis très présente sur le terrain, comme vous le savez, dans la rue, sur les marchés, auprès de nos commerçants, et que 99,9 % des gens n'ont pas entendu parler de la ZFE. Pour certains, cela leur dit vaguement quelque chose mais ils ne savent pas du tout à quoi cela correspond. Tout cela fait que nous nous sommes interpellés sur les observations proposées dans votre délibération, et qui sont relatives à l'information et au rôle des mairies d'arrondissement, à moins qu'il ne faille le comprendre comme un aveu de manque.

Il sera intéressant de voir combien d'avis sont arrivés sur l'adresse mail ZFE-VP5@grandlyon.com, mais comme cette adresse était bien cachée sur le site de la Métropole, il n'est pas sûr qu'il y en ait eu beaucoup. Si vous avez des informations, je serais ravie de les entendre. Cet échec de la

concertation réglementaire était prévisible car en la noyant dans une concertation volontaire sur d'autres étapes futures de la ZFE, personne n'y comprenait plus rien. D'ailleurs, lors du Conseil municipal du 27 janvier, on a vu que même le Maire de Lyon mélangeait les 2 concertations.

Revenons à cette ZFE 5+. La ZFE a été engagée par la précédente majorité métropolitaine avec une approbation unanime car il est évident que tous, nous sommes favorables à vivre dans un air moins pollué.

Aujourd'hui, il s'agit de l'amplifier avec l'interdiction de circuler et de stationner pour les véhicules particuliers ayant une vignette Crit'Air 5 et + et les 2 roues motorisées de plus de 25 ans. Cette obligation légale doit entrer en vigueur au 1er janvier 2023, et vous aviez décidé d'avancer le calendrier. Au début, c'est-à-dire en mars 2021, il était question du 1er janvier 2022 pour cette obligation puis on est passé au 1er juillet 2022, et dernièrement, le 1er septembre 2022. Cela fait beaucoup de dates et de reports.

Concrètement cette nouvelle interdiction va concerner 5 000 deux roues et 22 380 véhicules sur la Métropole dont 6 678 véhicules sur la Ville de Lyon. À la question posée en Commission le 4 février de la répartition par arrondissement, l'adjoint en charge des Mobilités a été incapable de nous donner une réponse. Peut-être que vous, Madame la Maire, vous avez cette information ? Auquel cas, il serait intéressant de la communiquer à notre Conseil.

Dans un souci d'exhaustivité, car la Métropole n'est pas une île perdue au milieu des océans, il faudrait également prendre en compte ce type de véhicules sur les intercommunalités voisines car ces personnes sont susceptibles de vouloir se rendre sur notre territoire et là, ce sont 45 171 véhicules.

Avant d'arriver aux étapes suivantes, cette première étape de ZFE 5+ qui concerne des véhicules particuliers est à ne pas rater. Or ce n'est pas le chemin que nous prenons et nous le regrettons. Avec l'expérience des professionnels concernés depuis deux ans, nous avons vu qu'il y avait un manque d'information. Ce sont 74 aides accordées pour un parc de véhicules de 28 662 soit 0,26 %. À ce rythme-là, la qualité de l'air n'est pas prête de s'améliorer, mais comme il y a peu ou pas de contrôle, il est certain que ça n'incite guère.

Il y a clairement un manque d'information des personnes susceptibles d'être concernées, et nous ne comprenons pas pourquoi la Métropole n'adresse pas un courrier aux habitants des communes de la ZFE, détenteurs d'un véhicule Crit'Air 5 ou plus. Les possibilités de dérogations accordables sont d'ailleurs une illustration de ce manque d'information. À travers ce dispositif de dérogations, on voit bien que personne n'est vraiment prêt !

Ensuite, que ce soit en lisant le dossier de concertation ou en écoutant le débat au Conseil de la Métropole, le 24 janvier dernier, ce qui ressort, c'est que la voiture est une ennemie, qu'il faut abattre. Vous mettez donc en place une écologie punitive à l'endroit des possesseurs de voitures. Arrêtez de croire que les automobilistes ne roulent que pour polluer. S'ils utilisent leur voiture, c'est parce que cela répond à un besoin qui pour l'instant, ne peut être satisfait autrement.

Quant aux aides proposées par la Métropole, même ajoutées à celles de l'État, cela ne va pas. Lors de la conférence métropolitaine des maires du 17 janvier, il a été donné l'exemple de l'achat d'un véhicule d'occasion Essence Crit'Air 1 au prix de 7 000 € en indiquant que le reste à charge pour un bénéficiaire du RSA serait de 1 000 €. Cependant, le RSA pour une personne seule sans enfants, c'est 565,34 €. Pensez-vous que cette personne peut sortir 1 000 € pour changer de véhicule ?

Vous voyez, l'expérience des Gilets jaunes montre comment des décisions mal comprises car pas suffisamment expliquées et mal accompagnées, pouvaient mettre le feu aux poudres. Nous craignons beaucoup que l'histoire se répète.

Compte tenu de tous ces éléments, nous ne pouvons approuver votre proposition d'avis favorable, et votons contre.

Mme Béatrice GAILLIOUT :

Aujourd'hui, nous sommes 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 : légèreté, oubli, volonté, stratégie politique ? De mon point de vue, il aurait été plus judicieux de dire qu'une erreur s'était produite. L'affaire aurait été classée et cela n'aurait pas envenimé les choses. Tout le monde peut faire des erreurs.

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 attermolements de calendriers, l'oubli des règles essentielles du débat public.

Nous ne reviendrons pas sur la nécessité de poursuivre le travail que nous avons engagé depuis plus de 6 ans maintenant. C'est effectivement un travail de longue haleine que nous avons mené 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, doit être au centre de nos réflexions si nous ne voulons pas transformer cette Zone à Faibles Émissions en Zone de Forte Exclusion.

Concrètement, alors que d'ici quelques mois, ce sont plus de 30 000 véhicules qui vont devoir s'évaporer comme le dit le Maire de Lyon, dans notre métropole, et tout particulièrement dans notre ville, quelles sont les réponses concrètes, immédiates que vous apportez à leurs propriétaires ? Un exemple :

Madame Z qui a 30 ans, est infirmière à l'hôpital de la Croix Rousse et vit à Trévoux, hors métropole. Elle ne veut pas déménager à Lyon, et de toute manière elle n'en n'a pas les moyens. Elle commence sa journée de travail à 6 heures 30. Pour arriver à l'heure, madame Z a acheté, il y a 2 ans, une Renault Clio d'occasion à 1 500 €, sur Le Bon Coin. Ces 1 500 €, c'est ce qu'elle gagne chaque mois. C'est un diesel, et cette voiture a été immatriculée en 2000. C'est donc un Crit'Air 5. Dans moins de 8 mois, Madame Z ne pourra plus entrer à Lyon avec sa voiture, ni même arriver à l'heure au travail. On lui parle d'un Bus à Haut Niveau de Service qui devrait arriver un jour, mais pour l'instant, le premier bus de Trévoux part à 6 heures 30, elle doit le prendre jusqu'à Saint-Germain-au-Mont-d'Or où elle prend un autre bus pour rejoindre le métro A, à Bellecour, puis le métro C Hôtel de Ville jusqu'à la Croix Rousse.

À tous ces Lyonnais et ces Lyonnaises qui demain, devront se séparer de leurs véhicules que leur dites-vous ? « Ne vous inquiétez pas, nous allons vous aider à acheter une voiture d'occasion avec un reste à charge à minimum de 4 000 €, 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 car pour le métro on verra plus tard ! »

Bien sûr, aujourd'hui, il est 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 et la capacité de la collectivité à fournir des alternatives crédibles à la voiture. 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 et les classes moyennes, sur le bord de la route dans l'attente de solutions alternatives crédibles. Nous ne pouvons pas exiger des Lyonnais la même chose sur la transition écologique, quels que soient leurs revenus, et sûrement pas des personnes données en exemple dans notre intervention, exemples que nous aurions pu multiplier : caissiers des grands magasins, enseignants, personnel de la Ville de Lyon ou de la Métropole.

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 le plus fragile, d'endosser une responsabilité qu'il n'a pas les moyens de porter.

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 exclues et empêchées. 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.

Le vœu pieu formulé en conclusion, à la fin de cette délibération, ne nous rassure malheureusement pas. Dans ces conditions, nous voterons défavorablement cette délibération – ce que nous regrettons – bien que nous soyons d'accord pour une mise en place d'une Zone à Faibles Émissions. Je vous remercie.

M. Yann CUCHERAT :

Nous partageons les objectifs de cette ZFE qui sont de diminuer la pollution dans nos agglomérations et de lutter contre le réchauffement climatique en réduisant les émissions de gaz à effet de serre ou les particules fines émises par les véhicules. En la matière – ce qui est évoqué dans le rapport – la Métropole de Lyon a réalisé des progrès sensibles, ces dernières années.

Aujourd'hui – avec un peu de retard – dans cette séance exceptionnelle, vous nous présentez le projet de la Ville de Lyon sur le plan présenté par la Métropole sur la ZFE. Nous voudrions faire quelques remarques qui pourraient potentiellement être prises en compte. Concernant la suppression des véhicules Crit'Air 5 dans la ZFE, la Métropole propose que tous les véhicules Crit'Air 5 soient interdits au 1^{er} septembre de cette année. Cela concerne 22 330 véhicules dans la métropole, 6 678 véhicules dans la ville de Lyon. Or aujourd'hui, seulement 4 800 personnes ont participé, quelle qu'en soit la forme, à des séances d'information et de concertation sur la ZFE. Or ces véhicules appartiennent à des personnes ayant de très petits revenus :

- 4 875 appartiennent à des personnes qui sont au RSA. Entre les aides de l'État et les aides de la Métropole, et à supposer que le coût d'une voiture d'occasion Crit'Air 1 soit de 7 000 euros – ce qui est largement sous-estimé – le reste à charge pour ces personnes serait de 1 000 euros, c'est-à-dire approximativement 2 mois de RSA ;
- 7 796 véhicules Crit'Air 5 appartiennent à des personnes ayant un revenu fiscal de référence de moins de 13 489 euros, quand le revenu médian est de 13 900 euros. Cela concerne donc la moitié de ces personnes qui auront 3 000 euros à déboursier, en supposant toujours qu'elles trouvent un véhicule Crit'Air 1 à 7 000 euros ;
- Pour les personnes ayant moins de 16 160 euros de revenus, c'est-à-dire le SMIC à 1 258 euros par mois, elles n'auront que les 1 000 euros d'aide de la Métropole, ce qui leur fera 6 000 euros à déboursier d'ici septembre.

Les autres n'auront aucune aide. Pour tous, cela va être une somme conséquente à devoir trouver d'ici septembre. C'est pourquoi nous proposons que pour les deux premières catégories au moins, il puisse y avoir une aide supplémentaire de la Ville de Lyon parce que nous pensons à toutes ces personnes modestes – personnels de nos EHPAD, agents des services hospitaliers, agents de propreté, etc. – qui n'auront plus les moyens de venir travailler à Lyon avec leur voiture.

Pour les autres catégories de véhicules, les propositions de la Métropole seront les suivantes :

- En 2023, on passe à l'interdiction des Crit'Air 4 ;
- En 2024, interdiction des Crit'Air 3 ;
- En 2026, interdiction des Crit'Air 2, c'est-à-dire plus de diesels.

Cela veut dire qu'en 2026, sur les 673 023 véhicules immatriculés sur le territoire, 469 254 devront avoir été changés pour être Crit'Air 1. C'est évidemment colossal. Vous anticipez ainsi sur la

Loi Climat qui prévoit le changement pour les Crit'Air 5 en 2023, soit 4 mois de plus, le changement des Crit'Air 4 en 2024, le changement des Crit'Air 3 en 2025, et pour les Crit'Air 2, elle prévoit simplement qu'ils ne puissent plus être vendus en 2030. Parmi les villes dirigées par les Verts, vous êtes même les plus maximalistes. Par exemple, nous avons regardé Strasbourg. Les habitants auront une année supplémentaire par rapport à Lyon, sur les Crit'Air 4 et 3, et même 2 ans de plus pour les Crit'Air 2. Strasbourg se donne aussi les moyens pour réussir cette transition, avec des aides plus conséquentes, en élargissant la tranche des personnes bénéficiaires et en proposant une année d'accompagnement pour chaque palier.

À l'échelle de la Ville, notre groupe propose les mesures suivantes :

- Suivre le calendrier national pour les Crit'Air 5, soit le 1^{er} janvier 2023 et non pas le 1^{er} septembre 2022, sachant que 10 % des propriétaires de ce parc appartiennent aux couches les plus fragiles ;
- Que la Ville de Lyon complète les aides de la Métropole pour les foyers les plus modestes ;
- Que l'on décentralise l'information, en particulier sur la phase 1, c'est-à-dire les Crit'Air 5, dans les Maisons métropolitaines de la solidarité qui accueillent les personnes bénéficiant de l'aide sociale, en plus des Mairies d'arrondissement ;
- 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.

Par ailleurs, nous attirons votre attention sur les faits suivants : les mesures concernant la ZFE s'étendent aussi aux motos, ce qui n'est pas négligeable. Elles concernent tous les véhicules qui vont entrer dans la Métropole, les pendulaires venant travailler dans la zone de la ZFE, mais aussi les personnes qui viennent y consommer. Cela va donc être très sensible pour nos grands lieux commerciaux : la Presqu'Île, les 3-6 et 7^e arrondissements notamment, les centres commerciaux de La Confluence et de la Part-Dieu où l'on a une clientèle en dehors de la limite de la ZFE, ou encore pour nos équipements culturels et sportifs. Cela concerne aussi les visites à des particuliers qui seront réservées aux seules personnes possédant des véhicules correspondant à ces critères. Il existe un paradoxe qui est que dans les différents scénarii présentés pour étendre la ZFE, deux sur trois excluent la Rocade Est de son périmètre, par exemple, qui est pourtant l'une des voiries les plus chargées et les plus polluantes.

Concernant les mesures d'accompagnement, vous nous dites que ce passage de la ZFE sera permis par une série d'actions complémentaires :

- Développement des transports en commun, ce qui va poser un problème de temporalité ;
- Une incitation au co-voiturage mais à part le quai Gailleton, pas grand-chose n'a été fait sur Lyon ;
- De l'auto-partage, ce qui est peu concret aussi aujourd'hui ;
- Un encouragement massif au passage à l'électrique par la réalisation d'un grand plan de bornes de recharge pour l'électrique, le GPL ou l'hydrogène – pour le dernier, une seule borne, à Lyon Gerland, sur le quai des Énergies ;
- Et même une mesure que vous avez annoncée qui va à l'encontre de votre plan, qui est la réduction du nombre de places dans les parkings relais, et l'abandon de la construction de ceux-ci.

Pour le moment, nous ne pourrions pas voter favorablement pour l'avis que vous présentez, et ce n'est pas une posture politicienne puisque la Métropole a réuni un panel de citoyens qui partagent un certain nombre de nos remarques, comme l'absence de bornes de recharge, les parkings relais, la question de la solvabilité des plus modestes, la question des personnes ayant déjà des crédits sur des voitures Crit'Air allant de 2 à 4, et la nécessité d'avoir une étude précise sur le marché de l'occasion pour l'achat de Crit'Air 0 ou 1.

On va faire plusieurs propositions d'amendements qu'on soumettra au Conseil municipal. Sur la base des réponses qui seront faites, nous prendrons une décision définitive. À ce jour, nous ne pouvons pas voter favorablement cet avis. Je vous remercie.

M. Philippe-Henri CARRY :

Je vais vous parler des liens qui existent entre pollution et patrimoine. En plus d'accroître le risque de maladies respiratoires aiguës, chroniques mais aussi cardiovasculaires, la pollution atmosphérique dégrade notre patrimoine culturel. L'eau de pluie combinée avec l'air pollué et chargé en CO₂ ronge les pierres des monuments historiques, le verre des vitraux et les couleurs des peintures, ce qui entraîne un coût d'entretien et de restauration important pour la collectivité, selon le rapport parlementaire sur la pollution de l'air des villes.

Je voudrais dire aussi un mot sur la livraison du dernier kilomètre. Les édifices des quartiers anciens et leurs pavages souffrent de la fréquence élevée des véhicules de livraison, notamment de gros volumes. Une attention particulière doit être envisagée à l'intérieur des sites patrimoniaux remarquables – SPR – pour tendre vers des quartiers piétonnés véritablement dédiés aux piétons, notamment pour protéger les enfants très vulnérables à l'air pollué aux heures de rentrées des classes.

Tous les patrimoines sont concernés : patrimoine urbain historique, arboré, hydrologique et grands paysages. C'est une évolution importante dont nous nous réjouissons car l'avenir du passé comme la vie du présent seront mieux préservés. Comme vous le savez, les temps du patrimoine sont tous imbriqués. Merci.

Mme Bénédicte DRAILLARD :

Ce soir, je vais parler au nom des élus de Lyon En Commun. Nous sommes favorables à la ZFE et nous voterons pour.

En effet, la qualité de l'air, nous en conviendrons tous, est un enjeu de santé publique. Nous pensons tout particulièrement aux plus vulnérables : les enfants, les aînés et toutes les personnes à la santé fragile. C'est aussi un enjeu social. Nous savons que les populations qui vivent aux abords des axes à forte circulation routière sont généralement des populations à faibles revenus.

Nous sommes favorables à l'extension de la Zone à Faibles Émissions pour améliorer la qualité de l'air et nous prônons aussi une ville apaisée et respirable pour tous, en limitant la circulation automobile et en favorisant un changement de mentalité toujours plus nécessaire face à l'urgence climatique. Pour cela, nous préconisons aussi des dispositifs d'accompagnement et d'acceptation de la ZFE, spécialement à notre échelon de Mairie d'arrondissement pour être au plus près des habitants.

Cependant, comme vous le savez, nous sommes aussi soucieux des enjeux de justice sociale dans la mise en application de la ZFE. Je me réjouis que toutes les personnes qui ont pris la parole ici, aient parlé des gens à faibles revenus. Il faut tenir compte des capacités de financement des ménages, notamment des plus fragiles, pour investir dans un nouveau véhicule moins polluant, avec l'interdiction des véhicules Crit'Air 5, puis ceux qui sont Crit'Air 4 et éventuellement ceux qui sont Crit'Air 3 et 2. Il nous faudra donc toujours plus développer des modes doux et surtout des transports collectifs, et les rendre plus attractifs. En effet aujourd'hui, sur certaines de nos lignes, aux heures de pointe – comme c'est le cas pour le C20 – il est impossible de s'asseoir ni même se tenir. Cela relève d'un exploit.

Pour cela, il nous faut au plus vite renforcer les lignes existantes en multipliant les fréquences dans la journée, et en allongeant leur amplitude horaires, comme pour cette infirmière dont vous donniez l'exemple : tôt le matin, tard le soir, les week-ends et pendant les vacances scolaires. En plus, il faudrait créer des rames de métro spéciales pour les usagers avec vélo. Puis, dans notre arrondissement, nous attendons tous avec impatience notre fameux métro sans lequel il serait

illusoire de diminuer significativement la circulation automobile dans l'ouest lyonnais comme les secteurs de Ménéval et des Batières, en particulier.

Nous devons aussi saluer les efforts du Sytral qui propose, dans son plan de mandat 2021-2026, un renforcement des réseaux, la création de nouvelles lignes et la mise en place de tarifs gratuits pour les titulaires de minima sociaux – RSA, minimum vieillesse, l'ASPA, l'AAH pour les personnes handicapées – ainsi que des prix solidaires à 10 euros par mois pour les chômeurs en fin de droit, les bénéficiaires de la CMU et les personnes de plus de 65 ans non imposables. Ce sont de dispositifs qui ne sont pas encore assez connus et il n'y a pas encore assez de personnes qui y ont recours, même si cela ne cesse d'augmenter.

Par contre, du point de vue de Lyon en Commun du 5^e, il faut aller encore plus loin. Lyon En Commun plaide en faveur de la gratuité pour TOUS des transports en commun, après évaluation et expérimentation, tout en étant conscients du fait que tout ne peut pas se faire en un jour. Il y a une expérimentation que nous pourrions essayer ensemble, c'est la gratuité des transports en commun pour les moins de 12 ans.

C'est une affaire à suivre. Oui, n'hésitons pas à aller plus loin.

Mme Nadine GEORGEL : Je vais revenir sur les remarques que vous avez formulées. Concernant la disponibilité du registre, vous avez pu constater, Madame PROST, que même un samedi matin, dans une mairie d'arrondissement, même en demi-effectif, vous avez eu accès au registre. Le registre n'est pas caché, il relève des documents d'urbanisme et est donc au service de l'urbanisme, au deuxième étage. Vous pouvez y consigner vos remarques d'une manière confortable, avec une table, une chaise, ce qui ne serait pas forcément possible à l'accueil. Rien n'est caché. L'information est également affichée au portail.

Mme Anne PROST : Le résultat est qu'il n'y a aucun commentaire. Si les gens sont venus le voir, il n'y a eu aucun commentaire. C'est vrai que suite à ma demande, on m'a fait accéder au deuxième étage.

Mme Nadine GEORGEL :

Il faut savoir qu'il y avait d'autres modalités pour déposer ses commentaires, notamment sur le site de la Métropole.

De plus, je pense qu'il ne faut pas une longue expérience d'élus pour comprendre que ce n'est pas aux élus de saisir les services. On a beau être élus métropolitains, ce n'est pas notre rôle, notre compétence de saisir les services de la Ville de Lyon. C'est la base même de la séparation entre les missions politiques et les missions administratives.

Quant à la question d'une stratégie politique ou je ne sais quoi, ce n'est pas le cas – cela a déjà été exposé dans la presse – puisque la sollicitation de la Métropole a été reçue par les services de la Ville de Lyon, le 22 décembre, et le bouclage du Conseil municipal de janvier avait été finalisé le 4 janvier. Il n'était donc pas possible d'inscrire cette délibération, à moins de la faire passer sur une procédure d'urgence qui n'aurait quand même pas permis le débat en arrondissement que nous avons ce soir. On est donc loin d'être dans quelque chose d'obscur ou qui viendrait museler qui que ce soit. Je pense que ce soir, on en a l'exemple. Tout le monde a pu s'exprimer. Il s'agit d'un processus délibératif qui n'a rien d'exceptionnel. Je pense que ce soir, nous avons des élus expérimentés avec nous. Ce sont des choses qui font partie de la vie démocratique sans être exceptionnelles.

M. Bertrand ARTIGNY : Comme Madame PROST m'a cité en personne, ce dont je la remercie, je me sens un peu obligé d'apporter quelques éléments de réponse parce qu'il y a beaucoup de choses qui ont été dites.

Pour commencer, Madame PROST, il faut savoir que les élus, qu'ils soient métropolitains ou municipaux, ne peuvent pas se mêler du fonctionnement des services. Il peut donc parfois, y avoir

quelques bugs qui font que cela ne se passe pas comme on le voudrait. On n'intervient pas dans le fonctionnement des services, c'est une règle de base.

Mme Anne PROST : Même si vous êtes au courant, vous n'intervenez pas ?

M. Bertrand ARTIGNY :

Nous n'allons pas revenir sur le fonctionnement d'une collectivité territoriale. Il y a beaucoup de choses qui sont votées parce qu'il y a un rôle politique mais après, il y a des services qui fonctionnent, et parfois, c'est vrai qu'il peut y avoir quelques bugs dont on s'aperçoit et qu'on essaie de corriger.

Je voudrais revenir sur un certain nombre d'éléments de base qui ont été formulés et qui m'étonnent quand même un peu. Je dois reconnaître que votre intervention, Madame PROST, est beaucoup mieux argumentée que celle de vos camarades de la Région. À l'évidence, il y a eu un retour d'expérience, et même si c'est un peu théâtral, vous avez une meilleure connaissance du dossier que vos collègues de la Région. Je dois considérer que vous avez fait un travail de fond même si je ne partage pas.

Je crois qu'il faut, à un moment, quand on est quand même un élu de la République, quand on souhaite avoir des responsabilités au niveau national, savoir revenir à la base. La base de cette ZFE, c'est évidemment la santé des populations, c'est la pollution, etc. Concrètement, qu'est-ce que c'est ? Ce sont 48 000 morts par an. Ce n'est pas la Métropole qui a donné ces chiffres, c'est le gouvernement. Il faut donc avoir en tête que ce sont 48 000 morts prématurées, liées à la pollution. Sur la Métropole de Lyon, c'est environ 2 000 morts prématurées par an, liées à la pollution. C'est de cela dont on parle et c'est là-dessus qu'il faut absolument travailler. Au-delà des 2 000 morts, il y a beaucoup de malades, des enfants qui naissent avec des malformations, puis des gens qui sont pénalisés à cause de la respiration ou l'inhalation de produits toxiques.

On est dans le 5^e arrondissement où nous avons le quai Fulchiron. Béatrice GAILLIOUT le connaît très bien puisqu'elle y habite. Quant à moi, je le connais aussi puisque j'y ai habité aussi, et je peux vous dire que la pollution y existe. Vous habitez dans le Vieux Lyon, vous connaissez donc la pollution qui y existe. Nous avons des crèches, des écoles et donc des enfants qui aujourd'hui, sont exposés à des pollutions atmosphériques.

Je pense qu'il faut quand même qu'on se remette à la base de cela. Que vous ne soyez pas d'accord sur les modalités, les mises en application, etc., on peut en discuter mais je pense que vous vous trompez. Cependant, que l'on puisse ne pas comprendre l'objectif même de cette démarche qui n'est d'ailleurs pas que française, qui est européenne, qui est mise en application dans plus de 300 villes, en Europe, je crois, dans 15 pays, avec des retours qui montrent que c'est extrêmement bénéfique, et ne pas avoir en tête les conséquences que cela peut avoir de ne pas maîtriser la qualité de l'air en termes de vies humaines, pour moi, il y a quelque chose qui cloche. Que l'on ne soit pas d'accord sur la procédure, je comprends, mais que l'on vote contre et que l'on oublie l'objectif même, cela m'inquiète beaucoup.

On a aussi beaucoup parlé des voitures électriques. Cet après-midi, j'étais à une réunion où j'ai eu l'impression que chez les LR, entre le diesel et la voiture électrique, il n'y a rien. Non, et cela a été dit à plusieurs reprises, il y a des voitures de catégorie 1 avec des moteurs thermiques qui entrent dans le cadre de la ZFE et qu'on peut utiliser. Il ne faut pas caricaturer en disant que tout le monde ne peut pas acheter une voiture électrique, il y a des situations intermédiaires.

Tout à l'heure, quelqu'un a parlé de dérogation. Je vous invite à aller sur le site de la Métropole. Il est peut-être difficile de comprendre. Ce site a été fait par des professionnels de la communication qui se sont éventuellement fait aider par des AMO. Je suis allé plusieurs fois sur le site, j'y vais même régulièrement, je tiens à vous le dire, pour voir les réponses quand on me pose des questions diverses et variées. Sur le site de la Métropole, il y a une foulditude d'informations. Le rôle du politique que vous êtes est d'indiquer aux gens quels sont les moyens de communication et d'information qui

existent. On ne peut pas arriver avec 3 ou 4 tonnes de documents qu'ils ne liront pas ni arriver avec une culture encyclopédique. Il faut leur dire comment aller chercher l'information car cette information existe.

Certes, vous n'avez pas trouvé beaucoup de personnes ayant consulté le registre. En fait, vous n'avez pas trouvé beaucoup de personnes ayant écrit quelque chose dans le registre, ce qui n'est pas pareil. Cela ne veut pas dire pour autant que personne n'a consulté le registre. Il faut faire attention à ce que l'on dit. En vous écoutant, j'ai récupéré quelques éléments sur les différentes réunions publiques qui ont été organisées par la Métropole. Je rappelle à nos amis – vous êtes plutôt du côté LR mais vos autres collègues sont plutôt du côté du gouvernement, La République en marche – qu'aujourd'hui, nous ne travaillons pas seuls. Les écologistes, les socialistes et les communistes et Lyon en commun qui sont sur la Métropole de Lyon et la Ville de Lyon travaillent avec une Commission nationale du débat public qui dépend du gouvernement actuel. On n'est donc pas en train de faire cela dans notre coin, pour se faire plaisir ou je ne sais quoi. Il y a plusieurs lois qui ont été faites, et aujourd'hui, cette concertation est copilotée avec la Commission nationale du débat public. Vous pouvez dire que nous ne sommes pas bons sur la façon dont on procède, que c'est de l'amateurisme, mais si je comprends bien vos propos, Madame PROST, cela veut dire que le gouvernement qui envoie un certain nombre de responsables de sa Commission nationale du débat public est aussi un amateur. Il faut aussi qu'on se pose la question d'une manière globale. Il y a eu des réunions publiques en ligne que je ne vais pas vous citer puisque vous l'avez fait. Je dois reconnaître qu'au début, ce n'était pas forcément une dynamique très forte.

Concernant la fameuse plateforme – cela date du 11 janvier – on a eu 3 960 participants, 207 questions qui ont été posées, 305 propositions qui ont été faites. Il y a eu 20 rencontres sur l'espace public avec 450 questionnaires remplis. On a eu un panel de citoyens. Est-ce que vous avez pris connaissance du rapport du panel de citoyens ? C'est éloquent. Toutes les questions que vous posez, ils les posent et on y travaille, pas moi personnellement mais mes collègues, VP, Jean-Charles KOHLHAAS et Fabien BAGNON, et les services. Ce panel de citoyens a remis un rapport le 14 décembre. Je vous invite à le lire. Vous y retrouverez beaucoup de réponses aux questions que vous vous posez.

Il y a eu une concertation avec les acteurs économiques, il y a eu des ateliers, des réunions, des tables rondes, etc. Puis, il y a eu des courriers qui ont été adressés aux Maires des communes. J'entends la remarque – on l'a déjà entendue à la Métropole – qui était de dire qu'il faudrait envoyer un courrier à tout le monde. C'est par rapport à la carte grise et il faudrait donc que la Préfecture ouvre ses fichiers. Je veux bien entendre ce genre de commentaire mais la Préfecture n'ouvrira pas les fichiers. Il sera impossible d'envoyer un courrier à chaque détenteur d'une carte grise. On a écrit aux différentes communes et la Métropole est disposée – cela a été fait sur le 5^e arrondissement aussi – à faire des réunions publiques pour expliquer tout ce qui se passe. Il y a aussi des personnes, dans les 59 communes, qui sont dédiées à l'information, etc. On a tout un ensemble de propositions qui ont été faites.

La date du 5 mars n'était pas la date initiale, c'est vrai. Qu'est-ce qu'il se passe ? Vous avez raison là-dessus, on s'aperçoit que la communication, pour un tas de raisons, n'est pas à la hauteur de ce que l'on espérait. On devait s'arrêter au 5 février et on a repoussé au 5 mars. Par besoin de récolter des informations, on a voulu donner la possibilité aux gens de pouvoir s'exprimer et forcément, cela a décalé le calendrier.

Concernant les propositions formulées par Yann CUCHERAT, je les entends. Il les mettra par écrit, il les présentera, il fera des propositions, etc. Il y a des enjeux de santé publique, je l'ai dit tout à l'heure. Il existe aussi des enjeux réglementaires mais ce n'est pas moi qui vais traiter cette question. Cependant, je suis plutôt satisfait qu'aujourd'hui, quelqu'un me dise qu'il va nous faire des propositions. Les personnes qui travaillent sur ce dossier pourront les examiner et voir si elles sont intégrables. Honnêtement, je préfère cette attitude à celle qui est d'ironiser pour dire qu'on ne vote pas alors que si on revient à l'essentiel, il y a des situations compliquées sur le plan sanitaire dont on doit tenir compte en tant que responsable de politique locale.

En ce qui concerne les dérogations, tout à l'heure, j'ai entendu qu'il fallait les élargir. Béatrice GAILLIOUT, est-ce que vous avez lu l'ensemble des dérogations qui existent ? Elles sont sur le site internet, je ne vais pas toutes les citer. Il existe des dérogations permanentes qui ne sont pas liées à nous, exécutifs de la Métropole, d'ailleurs, qui existent de par la loi. Je parle des véhicules d'intérêt général prioritaires, du ministère de la Défense. Puis, il y a un sujet extrêmement important auquel je suis très sensible, ce sont les véhicules pour les personnes en situation de handicap, non seulement individuels mais aussi collectifs. Ce sont des éléments sur lesquels nous pouvons intervenir, de la sécurité civile, etc. Pour cette dérogation, il n'y a même pas besoin de faire un dossier, c'est automatique. Les policiers seront informés. Il existe également des dérogations sur des périodes de 3 ans. Là aussi, c'est automatique, il n'y a pas besoin de faire une demande. Enfin, il y a les dérogations à caractère temporaire qui seront étudiées individuellement, qui concernent souvent des véhicules liés à des activités professionnelles comme l'approvisionnement des marchés, des AMAP, ou des véhicules d'entreprises, etc. Sur le site internet de la Métropole, vous verrez tout un tas de dérogations. Les critiques que formulent un certain nombre d'opposants, en tout cas, des gens qui votent contre la mise en œuvre de la ZFE considèrent qu'il y a trop de dérogations. D'un côté, on nous dit qu'il y en a trop, et de l'autre, qu'il n'y en a pas assez. Je vous invite donc à regarder ce qui existe sur le site, ce qui est prévu soit en dérogation permanente, soit en dérogation pour une période de 3 ans, soit en dérogation temporaire, et si vous estimez qu'il manque une catégorie professionnelle ou une catégorie de salariés, faites des propositions et nous verrons comment elles s'inscrivent dans l'ensemble de ces dérogations. Ce n'est pas moi qui déciderai mais il faut qu'on arrive à quelque chose qui soit gérable ensuite.

Béatrice GAILLIOUT, l'exemple de Madame Z, je le connais. Il est régulièrement cité au niveau de la Métropole. C'est vrai que nous allons nous retrouver avec des personnes qui vont avoir des situations difficiles. On va avoir des personnes qui ne sont pas forcément lyonnaises, qui n'habitent pas la métropole de Lyon et qui viennent travailler au sein de la métropole. Il faut déjà regarder si leur véhicule ne correspond pas aux dérogations que j'ai évoquées. Puis, il y a les aides que vous avez citées en partie. Ce sont bien les aides qui sont prévues aujourd'hui, pour les populations qui ont les revenus les plus modestes. Cela va de 2 000 à 1 000 euros en fonction du revenu fiscal de référence. Vous semblez dire que ce n'est pas suffisant. Cette aide vient s'ajouter aux aides de l'État. Aujourd'hui, nous en sommes à ce niveau, mais il faut savoir que nous n'avons pas que cette aide. Nous avons des aides pour les poids lourds qui vont jusqu'à 10 000 euros, voire 13 000 euros. Pour les véhicules utilitaires pour les professionnels, ces aides vont de 5 000 à 8 000 euros. On a aussi la majoration pour la mise au rebut d'un véhicule de 1 000 euros, des rétrofits de 6 000 euros, des rétrofits de véhicules utilitaires légers de 3 000 euros. Après, il y a la possibilité d'avoir des triporteurs, des vélos cargos, jusqu'à 3 000 euros et 1 000 euros. Aujourd'hui, on a donc un panel d'aides qui se met en place, qui n'est peut-être pas satisfaisant, pas suffisant, mais en tout cas, nous ne restons pas inactifs par rapport aux besoins de nos concitoyens les plus modestes, qui sont en tout cas, dans les situations les plus précaires.

Comme l'a dit Bénédicte, tout à l'heure, on ne s'arrête pas à cela. Si on ne parle que de voitures, on passe à côté du sujet. Il y a la Maison des mobilités qu'a évoquée Marielle. À quoi va-t-elle servir ? Elle va servir à conseiller et à orienter les particuliers, les salariés, les entreprises, etc., de façon à pouvoir instruire les demandes de subventions et de dérogations.

Je ne vais pas revenir sur le développement du réseau de transports en commun. Cela représente 2,5 milliards. Regardez ce qui a été mis en place dans le mandat précédent. On l'a doublé. Ce n'est quand même pas une bagatelle. Tout à l'heure, on a parlé de la gratuité. Reprenez les déclarations que nous avons faites depuis le début de ce mandat. Aujourd'hui, on a environ 130 000 personnes qui ont très peu de revenus pour lesquelles c'est soit gratuit, soit elles ont un abonnement à 10 euros. Il y a donc des aménagements. On leur propose de pouvoir utiliser les transports en commun gratuitement ou avec un abonnement à 10 euros, ce qui est quand même assez extraordinaire. Le mode actif, les vélos, le Free Vélo'v pour les étudiants, vous en avez entendu parler ? Il y a 10 000 vélos qui sont prévus gratuitement de façon à pouvoir se déplacer dans la métropole. Il y a la prime à l'achat d'un vélo électrique, le développement de l'autopartage, le développement du co-voiturage, les intermodalités, les infrastructures de recherches alternatives, l'acquisition de

voitures moins polluantes et rétrofits comme je l'ai évoqué tout à l'heure, la ligne logistique urbaine mutualisée décarbonée, puis le cadre dérogatoire que j'ai déjà aussi évoqué, et qui est élargi par rapport à ce qui a été proposé par l'État.

C'est vrai que c'est un dossier complexe, qui a des répercussions sociales très importantes. Aujourd'hui, la Métropole doit être au rendez-vous au 1^{er} janvier 2023. C'est sûr qu'on peut ironiser sur les dates, Madame PROST, mais quand vous êtes dans un souci de concertation, que vous constatez que les choses ne se passent pas forcément comme vous le voulez, vous prenez le meilleur calendrier. Cependant, il faut que nous soyons au rendez-vous, au dernier trimestre 2022. C'est ce que nous pouvons faire pour les Crit'Air 5 et plus.

Voilà ce que je peux dire sur ce que nous faisons. Après, il y aura nécessairement le rendu de la concertation du 5 mars concernant le périmètre. C'est vrai qu'on va le revoir ou en tout cas, il y aura des propositions. Pour l'instant, le périmètre est quand même assez large : Caluire, une partie de Vénissieux, Bron, Villeurbanne, tous les arrondissements de Lyon. Après, il y aura peut-être d'autres scénarios. Peut-être que d'autres Maires seront intéressés pour intégrer cela. Tout est sur la table. La concertation du 5 mars nous permettra d'affiner un certain nombre d'éléments, qu'ils soient financiers, de périmètre, de dérogations, etc. Pour l'instant, ce que l'on vous demande, c'est de vous positionner par rapport au Crit'Air 5+. Par contre, dans votre vote, n'oubliez pas le fait que ce qui est fait là, c'est pour sauver des vies, ce n'est pas pour s'amuser.

Aucune intervention complémentaire n'étant proposée, Mme la Maire met le dossier au vote. Le conseil émet un avis favorable à la majorité.

Yann CUCHERAT, Jean-Dominique DURAND et Anne PROST votent contre.

Béatrice GAILLIOUT, Laurence BUFFLIER (pouvoir donné à Béatrice GAILLIOUT) votent contre.

Mme Myriam BENCHARAA (Présidente de la délégation C.C.I à Lyon), conseillère intéressée, ne prend pas part ni au débat et ni au vote.

Les points de l'ordre du jour étant épuisés, Mme la Maire clôt la séance à 19 heures 40.