

Mairie du 8^{ème}

Arrondissement

VILLE DE LYON

Conseil du 8^{ème} arrondissement

EXTRAIT DU PROCES-VERBAL DE LA SEANCE

9 FEVRIER 2022

Le mercredi 9 février 2022 à 19 heures, Mmes et MM. les membres du Conseil d'Arrondissement dûment convoqués le 2 février 2022 séance publique par Monsieur le Maire, se sont réunis à la Mairie du 8^{ème} Arrondissement dans la salle ordinaire de leurs délibérations.

Présents : Mmes & MM. : BERZANE Olivier, ROCH Valérie, ODIARD Patrick, DEL Fanny, BONNIEL Jacques, EL GANNOUNI Touria, LESUEUR Christophe, BERTRAND Christel, AZCUE Matthieu, CHASTAN Marine, BECART Hubert, LE DILY Michèle, PESCHE Augustin, PERRIN Claire, GIRAULT Jean Luc, PRIETO Philippe, RUNEL Sandrine, MARAS Aurélie, GOUST Victoire, ZDOROVITZOFF Sonia, LEVY Charles-Franck, BACHA HIMEUR Samira, FERRARI Laura, DURAND Marie-Claude, MABILLOT Vincent, GUELPA-BONARO Philippe, FLAMANT Clotilde, MOURIER Pierre, VALLA Angélique, JENN Emmanuelle, COUDER Cécile, AUZAL Jean-François, EVA Anne-Rose, AZCUE Mathieu

Excusés pouvoir : SY Mamadou,

Excusés : COHADE Christophe, PELAEZ Louis,

Absents :

Mairie du 8^e Arrondissement

Conseil d'Arrondissement

Mercredi 9 février 2022



La séance est ouverte sous la présidence de M. Olivier BERZANE,
Maire du 8^e arrondissement.



M. LE MAIRE.- Bonsoir à toutes et à tous.

Est-ce que vous nous entendez bien ? (*Oui*). Merci.

Je vous propose de commencer cette séance du Conseil d'arrondissement. Si vous en êtes d'accord, je vous propose de désigner Mme Angélique VALLA secrétaire de séance, comme à l'habitude.

Sauf opposition de votre part, Madame VALLA, vous pouvez faire l'appel.

Mme VALLA.- Merci à vous, Monsieur le Maire, et bonsoir à tous.

(*Mme VALLA procède à l'appel*).

M. LE MAIRE.- Merci.

Le quorum étant atteint, nous allons entamer la séance de ce Conseil, pour lequel il n'y a à l'examen qu'une seule délibération, concernant la ZFE.

M. LE MAIRE.- J'ai plusieurs demandes de prises de parole préalables, de la part d'Augustin PESCHE, de Samira BACHA-HIMEUR et de Charles-Franck LÉVY.

Y a-t-il d'autres demandes de prise de parole liminaires, avant l'examen de la délibération ? (*Non*).

Monsieur PESCHE, je vous passe la parole.

M. PESCHE.- Merci beaucoup, Monsieur le Maire.

Je voudrais, préalablement à ce Conseil d'arrondissement, rendre un hommage à Michèle CARTANT, qui nous a quittés la semaine dernière. Les plus jeunes d'entre nous la connaissent pour son engagement auprès du Comité de locataires de la résidence Maurice Langlet, et pour sa participation aux très nombreuses réunions publiques qui ont animé la vie de notre arrondissement et de notre quartier ces dernières années.

Engagée au sein du Comité de locataires, longtemps au côté de la présidente Colette PEYRERON, à laquelle elle a succédé au décès de celle-ci, Michèle a largement participé à la vie de notre arrondissement. Elle est de celles pour qui, quelle que soit sa condition sociale, l'accès à la citoyenneté, à la réflexion et à l'action collective était nécessaire. Du haut de sa tour de la résidence Maurice Langlet, elle ne faisait pas qu'observer le monde et notre arrondissement. Elle s'attachait au quotidien, à le changer, à le transformer, afin que les plus pauvres, les dépourvus de droits et les travailleurs puissent y grandir, puissent s'y épanouir et y trouver toute leur place de citoyens et de citoyennes.

En 1977, elle a été élue conseillère municipale de Lyon, et en 1983 elle est élue conseillère d'arrondissement du 8^e, fonction qu'elle occupa jusqu'en 1989. Militante au Parti communiste français, mais

aussi dans d'autres structures comme Amitié nature, la CNL ou la CGT, elle avait à cœur, par la discussion et l'échange, par les luttes et par la mobilisation, de faire grandir autrui.

Nombreux ont été les habitants de notre arrondissement à la croiser, à la connaître et à grandir, aussi, à ses côtés. Son engagement multiple témoigne d'un intérêt très fort pour la chose publique. Jusqu'aux dernières élections de 2020, elle s'est montrée disponible, pour partager sur la situation des locataires de sa résidence ou pour alimenter les réflexions et les combats de nos concitoyens.

Je voudrais donc ce soir, au nom des habitants de notre arrondissement, témoigner à sa fille Isabelle, comme à l'ensemble de ses proches, notre plus profonde sympathie et nos sincères condoléances.

Je voudrais également remercier l'ensemble des élus, de tout groupe politique, qui ont témoigné de leurs condoléances à l'occasion de ce décès.

Je vous remercie, Monsieur le Maire.

M. LE MAIRE.- Merci, Monsieur PESCHE, pour cet hommage envers une personne qui a servi l'intérêt général de notre arrondissement et de notre ville.

Madame BACHA-HIMEUR.

Mme BACHA-HIMEUR.- Bonsoir. Merci, Monsieur le Maire.

Mes chers collègues.

Monsieur PESCHE, je me joins à vous, et le groupe Pour Lyon se joint à vous, pour cet hommage à Michèle CARTON. En effet, cette dame a marqué notre arrondissement, c'est une élue de longue date et je me joins à vous pour présenter nos condoléances.

Je ne prendrai pas longtemps la parole, Monsieur le Maire,

mon message s'adresse à vous, au nom du groupe Pour Lyon, évidemment. C'est un message pour vous soutenir en cette période troublée que nous rencontrons, que les élus rencontrent. Les agressions, qu'elles soient physiques ou verbales, quelles qu'elles soient, envers un élu ou envers n'importe quel concitoyen, sont inadmissibles. On ne peut que vous soutenir en cette période.

Pour autant, je voulais préciser que nous avons appuyé sur ce sujet des daltons, lors de la diffusion du clip. Là où nous regrettons ce qui s'est passé aujourd'hui, ce qui vous est arrivé, et sur ce point nous ne pouvons que vous soutenir, c'est que quand on vous avait alerté lors de la diffusion du clip, on s'est fait, quelque part, reprocher d'être des sirènes d'alarme. Tout du moins, vous nous aviez dit que nous attisions les flammes. Malheureusement, c'est inadmissible, d'une part parce que ce qu'ils ont fait ne s'entend pas, mais surtout parce que, quand on vous a signalé qu'il y avait un danger, une rébellion, une violence qui se réveillait dans ce groupe de rappers, de délinquants (puisque clairement, aujourd'hui, on parle de délinquance), vous nous aviez ri au nez.

Malheureusement, ce qui vous est arrivé est regrettable.

Je vous remercie.

M. LE MAIRE.- Merci pour votre soutien, Madame BACHA-HIMEUR.

Je n'ai pas envie de discuter ce soir du sujet de la sécurité, des rappers, ou autres. Mais je vous inviterai volontiers, en tant que groupe, à faire un point sur cette situation, si vous le voulez, ce sera peut-être plus clair que de se le dire au travers de cet écran.

Monsieur LÉVY, vous avez la parole.

M. LÉVY.- Merci, Monsieur le Maire.

Chers collègues.

Merci, Monsieur le Maire, d'ailleurs, pour cette invitation au débat.

Je vais être très bref également. Aujourd'hui, nous sommes le 9 février. Et comme tous les 9 février, depuis 2019, le 8^e arrondissement se souvient. Il y a trois ans Clara, 33 ans, enceinte d'un bébé de neuf mois, et sa fille, ont été assassinées dans un incendie criminel dans notre arrondissement. Ce drame a uni un quartier, a uni une ville, et il me semble important, aujourd'hui, puisque nous avons un Conseil d'arrondissement et que les élus sont réunis, même virtuellement, de se souvenir et d'avoir une pensée pour cette mère de famille et cette enfant de notre arrondissement.

En espérant, puisque les dates sont sans cesse reportées, que justice sera bientôt faite.

Je vous remercie.

M. LE MAIRE.- Merci, Monsieur LÉVY.

Nous nous souvenons en effet de ce drame, raison pour laquelle nous avons souhaité rendre hommage à cette famille en dénommant un lieu de l'arrondissement « Clara Anna ». C'est également une des raisons qui nous a poussés à faire une visite de terrain, vendredi dernier, avec le maire de Lyon, dans ce quartier.

Je laisse la parole à Jean-François AUZAL.

M. AUZAL.- Merci, Monsieur le Maire.

Chers collègues.

J'ai enfin réussi à me connecter, il a dû y avoir un sabotage.

Beaucoup plus sérieusement, je ne vais rien ajouter à tout ce qui a été dit, mais bien entendu nous avons déjà envoyé un communiqué de presse, et je vous avais croisé juste après l'évènement.

On est de tout cœur avec vous, ce sont effectivement des choses qu'il ne faut pas faire.

On en restera là, merci de votre écoute.

M. LE MAIRE.- Merci, Monsieur AUZAL.

Y a-t-il d'autres prises de parole, avant de passer à l'examen de l'ordre du jour ? (*Non*).

Je vais donc passer la parole à Hubert BÉCART pour nous présenter la délibération liée à la première étape d'amplification de la zone à faibles émissions, dite « ZFE », sur le territoire de la Métropole de Lyon.

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

M. BÉCART.- Merci, Monsieur le Maire.

Commençons par un peu d'histoire.

En mai 2011, la Commission européenne a assigné plusieurs États membres, dont la France, devant la Cour de justice de l'Union européenne, pour non-respect des seuils de pollution en particules fines PM10. Ceci après de nombreux avertissements, formalisés par des mises en demeure et des avis motivés.

Le 17 mai 2018, la Commission a renvoyé la France devant la Cour de justice de l'Union européenne pour non-respect répété des valeurs limites en concentration de dioxyde d'azote et insuffisance des plans d'action pour lutter contre ce polluant.

Le 24 octobre 2019, la Cour de justice de l'Union

européenne a condamné la France pour manquement aux obligations issues de la directive du 21 mai 2008, concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe.

Le 10 juillet 2021, constatant que le gouvernement n'a toujours pas pris les mesures demandées pour réduire la pollution de l'air dans huit zones en France, où les valeurs limites restent dépassées, le Conseil d'État a enjoint le gouvernement de prendre toutes les mesures nécessaires pour réduire les niveaux de pollution, sous peine d'une astreinte record d'un million d'euros par semestre de retard et pose d'un ultimatum de six mois pour exécuter cette décision.

En décembre 2019, la loi d'orientation des mobilités a donné une obligation : toutes les métropoles dépassant régulièrement les seuils de qualité de l'air doivent mettre en place une zone à faibles émissions. Lyon est dans la liste.

En 2021, dans la suite des travaux de la Convention citoyenne pour le climat, la loi climat et résilience vient préciser le calendrier : en 2023, interdiction des Crit'Air 5, en 2024, Crit'Air 4, et en 2025, Crit'Air 3. L'urgence est là, elle tambourine aux portes de nos assemblées.

Pour répondre à cette urgence, en 2020, la Métropole de Lyon a instauré une zone à faibles émissions qui interdit de manière permanente la circulation et le stationnement des poids lourds et des véhicules utilitaires allégés, classés Crit'Air 5 et 4, au 1^{er} janvier 2020, et classés Crit'Air 3 depuis le 1^{er} janvier 2021. Des aides financières ont été ouvertes par la Métropole de Lyon, en plus des aides de l'État, qui doivent être davantage connues et dont l'accès doit être toujours plus simplifié, bien sûr.

Entre-temps, la pandémie de COVID-19 s'est invitée, les contrôles ont été peu nombreux, je ne vous le cache pas. L'esprit des professionnels était ailleurs, et nous pouvons le comprendre.

Malgré les efforts consentis, l'agglomération lyonnaise continue d'enregistrer des dépassements réguliers des valeurs limites européennes en dioxyde d'azote, à proximité des grands axes routiers. Selon des études menées par Atmo Auvergne-Rhône-Alpes sur l'ensemble des émissions annuelles de dioxyde d'azote émises sur le territoire de la Métropole, plus de 60% sont liées aux émissions du trafic routier. Ces émissions des transports routiers proviennent, à 96%, des véhicules diesel, pourtant particulièrement inadaptés au milieu urbain. Elles contribuent à la formation d'ozone troposphérique, l'O₃, polluant dont l'évolution continue d'augmenter, en particulier durant les périodes estivales et les épisodes de canicule qui ne vont pas diminuer, vous le savez.

La cartographie de l'association Respire montre par ailleurs que toutes les écoles lyonnaises sont situées dans des zones dépassant largement les seuils de l'OMS (Organisation Mondiale de la Santé).

Par conséquent, la délibération qui a été votée au Conseil métropolitain de mars 2021 étend les restrictions aux véhicules des particuliers. Elle porte sur une interdiction, au second semestre 2022, des véhicules particuliers et des deux-roues motorisés classés Crit'Air 5 ou non classés. Le principe d'une sortie du diesel, à partir du 1^{er} janvier 2026, c'est-à-dire un accès limité aux véhicules classés Crit'Air 0 et 1. Le périmètre, les dérogations et les mesures d'accompagnement font l'objet d'une concertation.

Depuis le 3 septembre 2021, cette concertation aura porté sur, je vous le disais, le périmètre, le calendrier, les mesures d'accompagnement et les aides financières, les dérogations à prévoir et les alternatives de mobilité à déployer. De nombreuses réunions publiques ont été organisées : cinq réunions publiques en ligne par la Métropole, cinq réunions organisées par la Ville de Lyon, une plateforme

numérique, jeparticipe.grandlyon.com, a été ouverte, 20 rencontres mobiles ont eu lieu dans l'espace public, un panel citoyen de 20 personnes a été tiré au sort pour délibérer, et dans le 8^e arrondissement, spécifiquement, et à notre initiative, deux ateliers de concertation aux centres sociaux de Laënnec et des États-Unis ont été organisés (je remercie les équipes pour leur collaboration), des permanences sur les marchés, ainsi qu'une réunion publique en mairie le 31 janvier, en présence de Madame BOFFET, de la Métropole de Lyon.

De cette concertation menée, je vous le rappelle, sous le contrôle de la Commission nationale du débat public, ne ressort pas un refus des participants de la ZFE. Des doutes, il y en aura toujours. Sur le rythme, sur les alternatives, les technologies mises dans la balance. Ces doutes sont salutaires et enrichissent le débat démocratique, nous poussent à toujours plus d'exigence en matière d'acceptabilité sociale et de pragmatisme. Mais ne perdons pas de vue l'objectif.

Notre objectif commun, bien sûr, est de préserver la santé des Lyonnaises et des Lyonnais. La pollution atmosphérique cause toujours 40 000 décès prématurés chaque année en France. Elle accroît le risque de maladies respiratoires aiguës et chroniques, mais aussi cardiovasculaires. Il est désormais démontré que l'exposition des populations à la pollution atmosphérique, particulièrement aux particules fines et au dioxyde d'azote, contribue au développement de maladies chroniques, telles que des maladies cardiovasculaires, respiratoires ou encore neurologiques, qu'elle favorise les troubles du développement de l'enfant et, enfin, aggrave les symptômes de personnes souffrant de pathologies.

Pardonnez-moi, pour celles et ceux qui suivent ce sujet depuis maintenant plusieurs mois, d'insister sur la nécessité sanitaire du dispositif de la zone à faibles émissions. Nos objectifs en matière de qualité de l'air ne sont pas atteints, l'air que nous respirons à Lyon est

encore la cause de décès prématurés et de danger pour ses habitants. Je ne peux m'empêcher de penser aux personnes asthmatiques, âgées, aux femmes enceintes ou encore aux personnes souffrant de pathologies cardiaques ou respiratoires, qui ne peuvent même plus sortir de chez elles en cas de pic de pollution.

Aux personnes les plus modestes, aussi, qui bien souvent habitent dans des quartiers situés à proximité des grands axes routiers, et sont par conséquent les plus exposées à la pollution de l'air, alors même qu'elles y contribuent moins que les plus aisés. Quelle injustice.

Mais enfin, comment peut-on tolérer d'assigner ainsi des personnes à domicile, car nous manquons du courage nécessaire pour agir ? Agir pour réduire les émissions de polluants, agir pour offrir aux Grand Lyonnais des services de mobilité efficaces, sécurisés, sobres et décarbonés. Agir, pour supprimer les modes de chauffage polluants, agir pour favoriser la proximité des logements abordables et des emplois pour tous, afin de limiter la portée des déplacements. Agir pour créer des espaces de nature et de fraîcheur en ville pour que, lors des périodes de l'été, les plus éprouvantes notre ville reste habitable.

Enfin, si ni la santé des Lyonnaises et des Lyonnais ni par ailleurs la préservation du climat ne suffisent à vous convaincre de soutenir cet effort, chers collègues, peut-être certains d'entre vous seront-ils convaincus par l'argument de l'attractivité. Car c'est bien l'attractivité, aussi, qui est en jeu derrière la ZFE. La qualité de vie de notre ville, et le cadre de travail que nous y offrons aux entreprises qui s'y installent, en ces temps de pandémie où nous avons toutes et tous éprouvé le confinement, et aspirons peut-être à un environnement plus sain, il est plus que jamais important de relever le défi de l'habitabilité des villes et de leur confort de vie.

L'été 2022 marquera une première étape avec l'interdiction de circulation et de stationnement public aux véhicules des particuliers

Crit'Air 5 et non classés. Ce premier jalon concerne environ 6 000 véhicules immatriculés à Lyon, soit seulement 3% du parc lyonnais. C'est peu, relativement au nombre de véhicules classés Crit'Air 4 ou 3, pour lesquels nous mesurons l'ampleur du changement à réaliser pour les particuliers. Car, au-delà de cette mesure d'intérêt général, la ZFE est bien une démarche individuelle. Je ne vais pas vous dire que la zone à faibles émissions est un dispositif simple. La mobilité de demain est par essence plurielle, multimodale et combinée, alors que la voiture nous a habitués à un seul mode et à un seul véhicule pour tout faire. Quand bien même ce véhicule ne serait pas du tout adapté au milieu dans lequel on circule, proportionné aux besoins que nous avons à satisfaire.

Aussi, pour faire simple, chères habitantes et chers habitants du 8^e arrondissement, si vous devez changer de voiture, de scooter ou de moto, dans le cadre de votre activité professionnelle ou de vos déplacements personnels, vous pouvez choisir sereinement, soit un véhicule électrique, soit un véhicule hydrogène, soit un véhicule hybride rechargeable, soit un véhicule gaz, soit un véhicule essence immatriculé après 2011.

Si vous pensez vous séparer de votre voiture, mais que vous ne savez pas comment faire, la Métropole de Lyon vous accompagnera vers les aides à l'achat des véhicules cités précédemment ou vers les aides à l'achat d'un vélo, ou vers l'abonnement au transport en commun le plus adapté à votre profil, ou vers de nombreux services de location de voitures et d'autopartage, ou encore vers les éventuelles dérogations à la zone à faibles émissions auxquelles vous pourriez avoir droit. Un guichet unique sera bientôt ouvert pour s'informer et s'orienter dans les différentes aides, dérogation et solutions de mobilité qui s'offrent à vous.

Les alternatives à la voiture individuelle vont continuer à

se développer fortement durant les prochains mois. L'année dernière, de nouveaux abonnements TCL, soit gratuits, soit à 10 € par mois, ont été créés, et vous sont peut-être accessibles. 61 700 personnes bénéficient déjà de ces abonnements solidaires.

10 000 vélos sont actuellement distribués gratuitement aux étudiants boursiers.

Un ticket journée à seulement 6 € a été créé pour se déplacer en famille sur le réseau TCL.

Sur le 8^e arrondissement, nous agissons par ailleurs pour augmenter les fréquences et l'amplitude des offres de bus et de tramway et pour moderniser les véhicules et vous offrir plus de confort, comme vous avez pu le voir sur les lignes de bus C16 et C15, en développant les voies réservées aux bus afin qu'ils soient toujours plus rapides et ponctuels.

Pour désenclaver le 8^e et réduire les correspondances, nous améliorerons également les connexions avec les territoires voisins. T2 circule désormais jusqu'à la Confluence, et bientôt le tramway T6 nous reliera directement au grand campus de La Doua, en passant par le centre-ville de Villeurbanne.

Nos efforts se portent également sur l'amélioration de la sécurité à vélo, avec notamment la création de voies cyclables confortables et protégées afin de permettre au plus grand nombre de se mettre en selle. Quatre grands axes cyclables, dénommés « les Voies Lyonnaises », sont ainsi projetés pour notre arrondissement afin de relier les quartiers de Grand Trou, Moulin à vent, États-Unis, Jean Mermoz et Monplaisir, au cœur de la Métropole et au-delà.

Comme vous le voyez, que ce soit par le développement des alternatives ou l'accompagnement au changement de véhicule, personne ne sera laissé de côté, personne ne sera laissé sans solution de déplacement.

La concertation et l'accompagnement vont bien sûr se poursuivre, puis les contrôles vont s'intensifier. D'abord pédagogiques, puis donnant lieu à verbalisation, voire à l'immobilisation du véhicule contrevenant. Le déploiement de la ZFE se fait bien sûr dans un dialogue étroit avec les territoires de l'aire urbaine lyonnaise. Toutefois, ne perdons pas de vue que la ZFE, ou plutôt les ZFE, seront bientôt la norme dans toutes les métropoles françaises et européennes, confrontées au même problème de pollution de l'air que nous. Nul doute que cette nouvelle géographie des usages sera rapidement connue par l'ensemble de nos concitoyens, qui sauront alors que lorsqu'ils entrent en ville, ils entrent dans une zone où la qualité de l'air est protégée.

Pour ces raisons, chers collègues, je vous propose d'émettre un avis favorable à la proposition de la Métropole de Lyon, consistant à amplifier le dispositif de la zone à faibles émissions mise en place en 2020, et à la première étape de mise en œuvre de cette proposition, consistant à interdire les voitures des particuliers et les deux-roues motorisés classés Crit'Air 5 et non classés sur le périmètre actuel de la ZFE, à partir du deuxième semestre 2022.

Je vous remercie.

M. LE MAIRE.- Merci, Monsieur BÉCART.

J'ai plusieurs demandes de prise de parole, de la part de M. LÉVY, Mme JENN, Mme FERRARI, M. PESCHE, du groupe Lyon en Commun, de Sandrine RUNEL pour le groupe Socialistes, j'imagine, et de Mme Éva.

Démarrons ce temps d'échange.

Madame JENN, je vous passe la parole. Est-ce que vous m'entendez, puisque tout à l'heure on ne vous a pas entendue dire « *présente* » ?

Mme JENN.- Oui, je me permets de couper la vidéo parce

que j'ai des problèmes de réseau.

Merci, Monsieur le Maire.

Nous voilà réunis pour réparer l'omission de la majorité, à savoir la discussion sur ce projet d'amplification de la ZFE, porté par la Métropole de Lyon.

Je me permets une simple parenthèse, et vous apporte tout mon soutien républicain à la suite de l'agression dont vous avez été victime.

M. LE MAIRE.- Je vous en remercie.

Mme JENN.- Pour revenir au sujet, ce ne sont pas moins de 26 élus d'arrondissement et municipaux de votre majorité qui siègent au Conseil de métropole. Sur notre arrondissement, ce sont quatre élus. Nous pourrions espérer de leur part qu'ils suivent le dossier de la Métropole et donc, quand vous votez une délibération le 15 mars 2021 qui prévoit une étape 1 de la ZFE 5+, une concertation réglementaire, vous auriez pu anticiper et prévoir que nécessairement, puisque c'est la loi, le Conseil municipal et nos arrondissements auraient à délibérer.

Une question : pourquoi ne délibère-t-on pas également du Plan de protection de l'atmosphère ? C'eût été logique, puisque l'avis de la Ville est attendu pour le 25 mars. Or, le prochain Conseil municipal, puisque c'est celui qui a pouvoir délibératif, se réunira le 31 mars, soit après la date butoir donnée par le préfet.

Deuxième logique : le PPA, c'est un spectre beaucoup plus large, qui englobe toutes les mobilités dont fait partie la ZFE. On va donc délibérer sur la ZFE 5+, mais pas sur ce qui chapeaute cette ZFE. Honnêtement, on s'interroge sur ce qui pourrait s'apparenter à de l'amateurisme sur votre façon de gérer l'administration de la Ville.

Pourtant, dans un souci d'opposition constructive, beaucoup n'ont eu de cesse d'alerter l'exécutif municipal sur ces deux

sujets. Vous feriez mieux d'écouter parfois l'opposition que de continuer à avancer avec vos œillères.

Sur cette concertation réglementaire de la ZFE 5+, il faut être réalistes, c'est un échec complet. Quand on regarde le nombre d'avis déposés, ou plutôt pas déposés, sur le cahier de concertation, c'est simple, il n'y en a pas. Et ce malgré les relances d'une nouvelle concertation publique du 8 décembre 2021 jusqu'au 5 février 2022, après l'échec de la première de novembre 2021.

En même temps, on ne peut pas dire que les mairies d'arrondissement ont mis très en avant cette concertation. Ce qui, par ailleurs, fait que nous sommes interpellés par les deuxième et troisième observations proposées dans votre délibération, qui sont relatives à l'information et au rôle des mairies d'arrondissement, à moins qu'il ne faille comprendre que c'est un aveu du manque.

Il serait intéressant de savoir combien d'avis ont été déposés *via* l'adresse mail zfevp5@grandlyon.com, mais comme cette adresse a été très bien cachée sur le site de la Métropole, je ne suis pas sûre qu'il y en ait beaucoup.

Mais cet échec de la concertation réglementaire était prévisible, car en la noyant dans une concertation volontaire sur d'autres futures étapes de la ZFE, personne n'y comprenait plus rien. D'ailleurs, on a vu, lors du dernier Conseil municipal, que même le maire de Lyon mélangeait les deux 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 au fait de vivre dans un air moins pollué. Aujourd'hui, il s'agit de l'amplifier, avec l'interdiction de circuler et de stationner pour les véhicules particuliers ayant une vignette Crit'Air 5 et plus et pour les deux-roues motorisés de plus de 25 ans. Cette obligation légale doit entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2023,

et vous aviez décidé d'avancer le calendrier. Au début, c'est-à-dire en mars 2021, il était question du 1^{er} janvier 2022 pour cette obligation. Puis, on est passés au 1^{er} juillet 2022 et, dernièrement, au 1^{er} septembre 2022. Encore un effort, et on va rejoindre le calendrier légal.

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 lors de la Commission du 4 février sur la répartition par arrondissement, l'adjoint en charge de la Mobilité a été incapable de nous fournir une réponse. Peut-être que vous, Monsieur le Maire, vous avez eu cette information. Auquel cas il serait important 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, cela concerne 45 171 véhicules. Avant d'arriver aux étapes suivantes, cette première étape de ZFE 5+, qui concerne les véhicules particuliers, est à ne pas rater. Or, ce n'est pas le chemin que nous prenons, et nous le regrettons.

Nous avons vu l'expérience des professionnels, qui sont concernés depuis deux ans. Il y avait un manque d'information : 74 aides accordées, pour un parc de 28 662 véhicules, soit 0,26%. À ce rythme-là, la qualité de l'air n'est pas près de s'améliorer.

Mais comme il n'y a pas, ou peu, de contrôles, il est certain que cela n'incite guère.

Bref, 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. La possibilité de dérogation accordable est d'ailleurs une illustration de ce

manque d'information, à travers ce dispositif de dérogation on voit bien que personne n'est prêt.

Ensuite, que ce soit en lisant le dossier de concertation ou en écoutant le débat du Conseil de la Métropole du 24 janvier dernier, il en ressort que la voiture est un ennemi qu'il faut abattre et que vous mettez en place une écologie punitive à l'endroit des possesseurs de voitures. Arrêtez de croire que les automobilistes ne roulent que pour polluer. Si on utilise nos véhicules, c'est parce que cela répond à un besoin, qui pour le moment n'est pas satisfait autrement.

Quant aux aides de la Métropole, même ajoutées à celles de l'État, cela ne va pas. Il a été donné, lors de la Conférence métropolitaine des maires le 17 janvier dernier, un 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 €. Mais le RSA, pour une personne seule et sans enfants, c'est 565,34 €. Pensez-vous qu'elle peut sortir 1 000 € pour changer de véhicule ? L'expérience des gilets jaunes montre comment des décisions mal comprises, car pas expliquées et mal accompagnées, pouvaient mettre le feu aux poudres. Nous craignons beaucoup que l'histoire ne se répète.

Compte tenu de tous ces éléments, nous ne pouvons approuver votre proposition et nous voterons contre.

Merci beaucoup.

M. LE MAIRE.- Merci, Madame JENN. Cela fait plaisir de vous retrouver aux Conseils d'arrondissement.

Je vois que le débat s'anime, c'est intéressant. Je répondrai plutôt à la fin sur les questions d'organisation, de date, de planning ou de PPA, parce je ne doute pas que ce sujet va être réabordé un certain nombre de fois. Je vous propose d'enchaîner, puis nous répondrons à quelques questions plus techniques, avec M. BÉCART,

après l'ensemble des prises de parole.

Monsieur LÉVY, je vous passe la parole.

M. LÉVY.- Merci, Monsieur le Maire.

Chers collègues.

Nous aurions aussi besoin de réponses politiques de votre part.

Tout d'abord, je voudrais remercier M. BÉCART de n'avoir même pas fait semblant de nous expliquer que ce Conseil d'arrondissement était prévu depuis longtemps. De fait, cela nous inquiète sur la capacité du maire de Lyon à lire son courrier pendant les vacances de Noël.

Cela a été dit précédemment au sujet de la délibération qui est posée aujourd'hui, finalement vous allez devoir redonner la même explication au prochain Conseil d'arrondissement, car notre Conseil d'arrondissement n'a pas non plus été soumis aux débats concernant le Plan de protection de l'atmosphère.

Bien évidemment, notre groupe souscrit aux objectifs d'une ZFE, qui consiste très clairement à diminuer les gaz à effet de serre et les particules fines. C'est un objectif important, et nous y souscrivons. C'est aussi pour cette raison que par le passé nous avons mis en place un certain nombre d'actions visant à réduire, aussi, cette forme de pollution au sein de notre ville. Je pense notamment à la destruction de l'autopont de Mermoz, mais aussi à la construction de lignes de tramway dans notre arrondissement. C'est pour cette raison que nous regrettons que votre mandature abandonne une réelle politique de transport public dans notre arrondissement, puisqu'aucune ligne de tramway n'est prévue durant le mandat et à terme.

Aussi, M. BÉCART a oublié de le dire, il faut lire le dossier dans son entier : entre 2015 et 2018, un certain nombre d'objectifs ont

été remplis, notamment au regard des objectifs nationaux fixés. Je pense à la diminution de 39 % du monoxyde et du dioxyde, et des particules fines à hauteur de -40 %, même si les objectifs étaient en effet fixés par l'État au niveau national supérieur. Il y avait notamment un objectif sur les particules fines à -47 %, l'objectif étant à 57%. Il est donc important d'expliquer aussi ce qui a été mis en œuvre précédemment, et donc de voir le parcours et le chemin qu'il reste encore à faire, et le chemin est important, encore, à réaliser.

Plusieurs chiffres, cependant, sont extrêmement importants. Je regrette que dans l'exposé précédent nous n'ayons pas eu les chiffres du nombre de personnes ayant consulté les cahiers, ou qui ont pu souscrire un certain nombre de remarques en mairie du 8^e arrondissement. Le nombre de commentaires, à la suite de l'enquête réalisée par la Métropole : je crois 4 000 personnes sur la Métropole, et moins de 200 et quelques sur le 8^e arrondissement. Vous avez souligné l'effort qui a été fait pour organiser trois réunions qui, compte tenu de la taille de notre arrondissement, ont réuni à peine 100 personnes.

Donc cette situation, ce manque de dialogue et de concertation nous inquiète.

Pour autant, un certain nombre de chiffres nous alarment et nous alertent sur le 8^e arrondissement et sur la Ville de Lyon. Ils ont été donnés précédemment, sans autres commentaires, voire avec un petit côté sur le « nous » qui me gêne un peu, car limite un petit peu dédaigneux. 4 875 véhicules Crit'Air 5 appartiennent à des personnes au RSA dans notre ville. Entre les aides de l'État et les aides de la Métropole, à supposer que le coût d'une voiture d'occasion Crit'Air 1 soit de 7 000 €, j'ai regardé sur Leboncoin ou d'autres sites avant ce Conseil d'arrondissement, je n'ai trouvé aucune voiture Crit'Air 1 à 7 000 €. Le reste à charge, pour une personne au RSA, serait donc de 1 000 €, c'est-à-dire approximativement deux mois de RSA, sans oublier bien

sûr que l'accès au crédit, pour les personnes au RSA, est extrêmement difficile, voire impossible.

Voilà le résultat de votre politique : 7 796 véhicules Crit'Air 5 appartiennent à des personnes qui ont un revenu fiscal de référence inférieur à 13 489 € quand le revenu médian, autant au-dessus qu'en dessous, pour la Métropole, est de 13 900 €. C'est-à-dire que cela concerne la moitié des personnes qui auront, elles, 3 000 € à déboursier, à supposer qu'elles trouvent toujours un véhicule Crit'Air 1 à 7 000 €.

Autre point : les personnes qui ont un revenu de moins de 16 160 €, c'est-à-dire un SMIC à 1 258 €, ne recevront que 1 000 € d'aide de la Métropole, c'est-à-dire qu'elles auront toujours 6 000 € à déboursier d'ici septembre. Les autres n'auront aucune aide. Pour tous, cela va être des sommes conséquentes à trouver d'ici le mois de septembre.

C'est pourquoi nous proposons que pour au moins deux des premières catégories il puisse y avoir une aide supplémentaire de la Ville de Lyon, parce que nous pensons que toutes les personnes très modestes, comme les personnels de nos Ehpad, les agents des services hospitaliers ou les agents de propreté, n'auront plus les moyens de pouvoir se véhiculer et de venir travailler à Lyon avec leur voiture. Il s'agit aussi de personnes qui travaillent avec des horaires décalés et qui n'auront pas les moyens de se déplacer. Ce sont ces personnes que vous ciblez, vous êtes particulièrement forts avec les faibles et indulgents avec les plus riches.

En matière de proposition, Monsieur le Maire, chers collègues, et en premier point : que l'on suive le calendrier national pour les Crit'Air 5 le 1^{er} janvier 2023, et non le 1^{er} septembre 2022. Sachant que 10 % des personnes propriétaires de ce parc appartiennent aux personnes les plus fragiles. Un travail minutieux doit être entrepris au plus près des personnes les plus fragiles pour examiner les situations

au cas par cas, c'est un véritable bouclier social que nous vous demandons de mettre en œuvre.

Que la Ville de Lyon, autre proposition, complète les aides de la Métropole pour les foyers les plus modestes et les plus fragiles.

Troisième proposition, que l'on décentralise l'information, en particulier sur la phase 1, donc pour les Crit'Air 5, dans les Maisons métropolitaines de la solidarité qui accueillent les personnes bénéficiant de l'aide sociale. Et nous vous proposons, Monsieur le Maire, de mettre en place un Comité de suivi d'arrondissement de la mise en place de la ZFE.

Dernière proposition : 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.

Nous sommes prêts à changer de position si vous reveniez sur un certain nombre de propositions. Mais comprenez bien que, même si nous approuvons les objectifs de cette ZFE, en aucun cas nous ne pouvons souscrire à une politique qui sera particulièrement dure et difficile, notamment pour les plus faibles d'entre nous.

Je vous remercie pour votre écoute.

M. LE MAIRE.- Merci, Monsieur LÉVY.

C'est très intéressant, je note qu'au fil des interventions, et à l'occasion de cette délibération, le niveau global de connaissance et de compétence sur les sujets liés à la pollution de l'environnement est croissant.

En revanche, comme on n'y reviendra pas à la fin, mais on reviendra sûrement sur quelques éléments plus techniques avec M. BÉCART, je veux juste vous dire à quel point je rigole, parce qu'on peut se permettre d'en rigoler, enfin non, parce que c'est triste en fait, que

vous puissiez nous dire qu'on est « *forts avec les faibles et indulgents avec les riches* », alors que vous soutenez un gouvernement qui a supprimé l'impôt sur la fortune, qui a théorisé le ruissellement qui permettrait aux plus pauvres de bénéficier des miettes de brioche des plus riches, permettez-moi d'en sourire.

Nous allons enchaîner, je passe la parole à Mme FERRARI.

M. LÉVY.- Vous me laisserez répondre à l'occasion, je trouve que vous faites un parallèle qui est très aléatoire et, encore une fois, hors sujet.

M. LE MAIRE.- Madame FERRARI, vous avez la parole.

Mme FERRARI.- Monsieur le Maire, chers collègues.

Je ne soutiens pas le gouvernement, je peux donc me permettre de vous parler aussi de ce sujet sur les questions sociales, vous ne m'en voudrez donc pas, j'imagine.

Nous sommes aujourd'hui réunis en urgence pour parler de la première étape d'amplification de la zone à faibles émissions sur le territoire de la Métropole de Lyon.

Comme vous le savez, encore une fois, et comme l'a dit M. LÉVY, nous ne sommes pas défavorables au principe de ZFE, puisqu'encore une fois c'est l'ancienne majorité qui a commencé à la mettre en place.

Je voulais juste revenir sur l'intervention de M. BÉCART, qui était déconcertante à certains moments. M. BÉCART demande tout de même, de manière très décontractée, d'acheter un véhicule hybride électrique. Je vous laisse aller voir les prix sur internet, voyez combien cela coûte. C'était une petite parenthèse.

Ce qui nous préoccupe, c'est la façon dont elle va être mise en place. Il est important d'être vigilants et attentifs à son acceptation par nos concitoyens, car, pour nous, c'est une condition essentielle à sa

réussite. Le souci de concilier transition écologique et justice sociale, de prendre en compte les plus précaires, comme l'a répété M. LÉVY, et les plus modestes, y compris les classes moyennes, y compris les personnes qui travaillent et qui ont des salaires très bas. Toutes ces personnes doivent être au centre de nos réflexions si nous ne voulons pas que cette ZFE creuse davantage les inégalités sociales. Sujet pourtant, je le croyais, essentiel à votre majorité de gauche.

Récemment, dans un mensuel local, en réponse à ces interrogations qui sont légitimes, le maire de Lyon nous a expliqué son ambition d'être le maire des piétons. Il nous annonce l'évaporation des véhicules et prédit que les habitants vont aussi changer de mode de vie et de logement en se rapprochant du centre-ville, bien entendu. Tout ceci, encore une fois, dans une grande décontraction, tellement éloignée des soucis quotidiens de nos citoyens.

On pourrait presque en rire, si cette décision n'impactait pas des milliers de Lyonnaises et de Lyonnais. Car, concrètement, d'ici quelques mois, ce sont plus de 30 000 véhicules qui vont devoir s'évaporer. 30 000 véhicules qui, je ne vous apprends rien, sont plutôt utilisés par les foyers les moins favorisés.

Quelles sont aujourd'hui, Monsieur le Maire, les réponses concrètes et immédiates que vous apportez aux propriétaires ? En quelque sorte, si vous n'avez pas d'argent, ce n'est pas grave, il y a le vélo, il y a la marche à pied. Que cela vous plaise ou non, Monsieur le Maire, certains ménages utilisent et ont besoin de leur voiture aujourd'hui.

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 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.

Qui a les moyens aujourd'hui d'acheter une voiture électrique, Monsieur le Maire, je vous le demande ? C'est pourquoi nous refusons cette écologie punitive pour une fraction de la société que vous prenez, et qui impose à chaque individu, même les plus fragiles, d'endosser des responsabilités qu'il n'a pas les moyens de porter aujourd'hui.

J'espère que vos partenaires de gauche se rendent compte de la difficulté dans laquelle vous allez mettre vos concitoyens aujourd'hui.

Nous voterons donc contre cette délibération, car nous ne voulons pas, tout simplement, signer un chèque en blanc, sans aucune assurance sur les mesures sociales qui accompagneront cette ZFE. Nous demandons donc que soient précisées, avant toute mise en œuvre, de véritables mesures d'accompagnement, précises, chiffrées, et des dérogations à destination des plus modestes.

Monsieur le Maire, vous et votre majorité évoquez souvent votre engagement à gauche et vos valeurs de gauche, ainsi que cet équilibre entre justice sociale et écologie. Sur ce dossier, nous avons un peu de mal à comprendre.

Merci.

M. LE MAIRE.- Merci, Madame FERRARI.

Je passe la parole à Mme ÉVA.

Mme ÉVA.- Monsieur le Maire, chers collègues.

Merci de me donner la parole.

Je voudrais que l'on parle de notre arrondissement,

puisqu'il nous sommes concernés par le 8^e arrondissement.

Je vous donne quelques chiffres : le 8^e arrondissement, ce sont 85 170 habitants, parmi lesquels on retrouve 3 090 foyers bénéficiaires du RSA et 8 850 demandeurs d'emploi. Le revenu médian est de 1 660 € par mois, et 21% des habitants vivent sous le seuil de pauvreté. C'était pour rappeler quelques chiffres par rapport à cette réalité sociale du 8^e arrondissement.

Quels seront les réels moyens d'accompagnement mis en place pour nos concitoyens, qui sont des foyers modestes, voire pauvres, quand on parle de 21 % de la population vivant sous le seuil de pauvreté ?

Un exemple très concret, celui de Monsieur X, agent d'entretien au lycée La Martinière Duchère. Il habite aux États-Unis, il a donc plus d'une heure de trajet par jour, aller et retour, ce qui fait deux heures. Ce Monsieur X reçoit un bas salaire, en 2005 il s'est acheté un Renault Scénic à 3 500 €, trouvé sur Leboncoin. Cette personne, demain, sera dans l'obligation de changer de véhicule pour pouvoir continuer à travailler. Mais comment va-t-il faire, d'autant que sa voiture lui sert à travailler ?

Il faut savoir qu'aujourd'hui la voiture sert pour travailler à des personnes qui possèdent des voitures polluantes, mais ce n'est pas par choix. Malheureusement, c'est la réalité de leur vie, car souvent elles travaillent dans des zones franches, mal desservies en transports en commun, où elles travaillent en 3x8, ou pas desservies du tout. Il aurait peut-être fallu agrandir l'offre en matière de transport et mettre de réels moyens d'accompagnement. Parce que dans le 8^e on n'est pas dans le 4^e ni dans le 6^e. La population est modeste, voire pauvre, et on ne peut pas accepter que ces personnes soient exclues, voire discriminées, par cette ZFE.

Merci.

M. LE MAIRE.- Merci, Madame ÉVA.

Je passe la parole maintenant à Augustin PESCHE.

Monsieur PESCHE, vous nous entendez ? Vous aviez demandé la parole il me semble.

Mme BACHA-HIMEUR.- Il est parti manger je pense, c'est l'heure du dîner.

M. LE MAIRE.- Allez savoir.

Je passe la parole au groupe Lyon en commun.

M. AZCUÉ.- Merci, Monsieur le Maire.

Chers collègues, Mesdames et messieurs les habitants du 8^e arrondissement.

La Ville de Lyon est sollicitée par la Métropole de Lyon pour donner un avis sur la mise en œuvre de la zone à faibles émissions sur son territoire. Il s'agit d'une interdiction de circulation pour les véhicules Crit'Air 5 et sans vignette et, dans les années à venir, pour les véhicules Crit'Air 3, 4 et 2. En 2026, l'interdiction de circulation toucherait les véhicules diesel, pour notre arrondissement et la Ville de Lyon *a minima*.

Avant d'aller plus loin sur les raisons qui ont poussé l'Union européenne, puis l'Assemblée nationale, *via* la loi LOM sur les mobilités, à imposer des zones à faibles émissions, quelques mots du contexte dans lequel s'insèrent ces choix politiques.

Le changement climatique a commencé, il est irrémédiable. Du fait même des conditions physiques, les émissions de gaz à effet de serre de ces trente dernières années auront des effets jusqu'en 2050. Il s'agit donc de sauver les meubles, sans quoi nous aurons rendu la planète inhabitable pour l'homme. Le changement climatique a commencé, mais déjà la biodiversité s'est effondrée et la fonte des glaciers, des calottes polaires et du permafrost inquiète les

scientifiques. Nous vivons déjà des conditions météorologiques extrêmes, nous venons d'atteindre la cinquième limite de pollution planétaire. Nous sommes face à un mur, nous avons passé la cinquième, et désormais nous sommes pied au plancher de l'accélérateur. Si rien n'est fait, le choc sera extrêmement violent, toutes les institutions internationales le disent.

La question énergétique quant à elle, qui est *de facto* la seule condition de notre puissance d'agir, va nous contraindre, de force, et à très court terme, alors qu'une véritable prise de conscience du réchauffement climatique devrait nous imposer d'organiser et de planifier.

En effet, selon l'Agence internationale de l'énergie, nous avons atteint le pic de production de pétrole conventionnel entre 2006 et 2008. Et nous allons atteindre le pic pétrolier, toutes productions, c'est-à-dire y compris les pétroles de schiste américains et les sables bitumineux du Canada, autour de l'année 2025. Les spécialistes de ces sujets nous annoncent une dépression énergétique de près de 30 % avant 2030. Plusieurs économistes expliquent désormais que l'inflation que nous connaissons actuellement est due, entre autres éléments, à une crise énergétique profonde et durable.

De gré ou de force, en planifiant ou en subissant les contraintes extérieures et environnementales, nous serons contraints. Le groupe Lyon en commun choisit la planification et l'organisation. La ZFE est pour nous un outil d'organisation collective.

Reste le paysage social : dix millions de pauvres, 10 % d'enfants vivant dans des foyers pauvres, six millions de chômeurs, huit millions de personnes bénéficiant de l'aide alimentaire. Avec la pandémie, nous atteignons deux millions de foyers au RSA. Bref, la pauvreté est endémique dans la sixième puissance économique mondiale. Les plus pauvres de nos concitoyens sont également celles et

ceux qui n'ont pas de véhicule et qui dépendent des transports en commun, et on ne peut que se féliciter du travail réalisé par cette nouvelle majorité pour rendre l'accès aux transports gratuit pour les populations les plus fragilisées.

Je voudrais insister ici sur la situation des classes moyennes, pour qui la contrainte d'une modification des habitudes de déplacement sera la plus difficile. Pas assez riches pour changer de véhicule, pas assez pauvres, à très court terme, pour bénéficier de mesures de gratuité sur les transports.

C'est cette classe dite « moyenne » qui ressentira le plus fort les effets des contraintes et se sentira, à raison, contribuer à plus forte proportion que le reste de la population.

L'OCDE (Organisation de Coopération et de Développement Économique) nous annonce en 2019, en pleine crise des gilets jaunes, que le pouvoir d'achat des classes moyennes a baissé, et ce dans tous les pays occidentaux, pendant que les revenus des 10 % les plus riches poursuivent leur croissance. Entre mars 2020 et octobre 2021, les richesses des plus grandes fortunes de France ont bondi de près de 86 %, selon OXFAM. Cinq milliardaires français ont accumulé, sur la période, autant de richesses que 40 % de la population du pays. Cela est le fait de la majorité présidentielle, de la *flat tax*, de la fin de l'ISF sur les produits financiers, j'en passe sur les profiteurs de crise. On sait donc qui pourra acheter un 4x4 électrique pour avoir le droit de circuler.

Pendant ce temps, on a entendu M. LÉVY soutenir la majorité présidentielle et nous parler de « *bouclier social* ». Jusqu'à présent, il a surtout défendu un bouclier fiscal pour les plus riches.

Cela étant dit, revenons au fond de la délibération.

Les effets de la circulation automobile et des émissions de gaz à effet de serre sur la santé sont déjà là. Au moins 48 000 décès

prématurés sont liés à la pollution de l'air, des décès liés à des vagues de chaleur, invasions de moustiques et augmentation des maladies qu'ils propagent, baisse des rendements agricoles qui entraîne des familles dans les pays en voie de développement. Côté climatique, nous sommes donc au pied du mur, pour autant c'est le *business as usual* qui prédomine. La voiture individuelle représente 25 % des émissions, et nos citoyens y sont fortement attachés.

Dès lors, on voit poindre les éléments du débat : nous devons lutter contre le réchauffement climatique, mais le prix au niveau individuel passe notamment par une contrainte sur nos déplacements. Il faut changer de culture, le véhicule individuel ne peut plus être la norme sociale, ultra majoritaire. Si la ZFE permet d'agir sur la qualité de l'air, elle agira par effet sur le changement climatique. C'est une bonne nouvelle, en même temps cela appelle des transformations structurelles sur les mobilités.

Enfin, je souhaitais saluer le travail réalisé par la Vice-présidente BOFFET à la démocratie participative, qui mène actuellement les concertations avec les habitants dans l'arrondissement et au niveau de la Métropole, ainsi que le Vice-président KOHLHAAS pour son écoute dans l'élaboration et la mise en œuvre de ce dossier complexe.

Ce n'est pas forcément le lieu, en arrondissement, pour faire des propositions très concrètes, mais permettez-moi quelques éléments de réflexion, notamment issus de la concertation.

Notre groupe est attaché à représenter, à repenser les communs. Les mobilités en font partie, Monsieur BÉCART. La ZFE est une mesure à la fois individuelle, comme vous l'avez souligné, mais surtout collective, de notre point de vue.

Quelle forme de nouvelle gratuité ? Le groupe Lyon en commun est en faveur de la gratuité totale des transports en commun, tout en maintenant un haut niveau d'investissement, ce qui nécessite de

revoir la fiscalité locale et nationale.

Comment accompagner les plus vulnérables ? Nous souhaitons une régie publique du dernier kilomètre et un service public dédié aux mobilités, on pourra innover et proposer un accompagnement individualisé à chaque situation.

Quelles innovations sociales et financières, pour favoriser ces transformations dans les usages ? Nous défendons le microcrédit garanti par la Métropole pour changer de véhicule, pour celles et ceux qui seront le plus en difficulté.

Mais nous aurons collectivement ces échanges en Conseil de la Métropole en mars.

Vous l'aurez compris, le groupe Lyon en commun donne un avis favorable à cette délibération.

Je vous remercie.

M. LE MAIRE.- Merci, Monsieur AZCUÉ.

Monsieur PESCHE, je vous passe la parole.

M. PESCHE.- Excusez-moi, chers collègues, j'ai dû m'absenter quelques minutes, les aléas de la visioconférence.

Je vous remercie et je voudrais, par cette intervention, procéder à une explication de vote, partagée par l'ensemble des élus communistes et citoyens de Lyon et de la Métropole. Nous allons nous exprimer, de fait, sur l'amplification de la zone à faibles émissions sur notre territoire.

Sur le fond, nous partageons bien évidemment l'idée qu'il y a urgence à mettre en œuvre des politiques audacieuses en matière de lutte contre la pollution de l'air, responsable de nombreuses maladies et de nombreux décès dans notre pays. Singulièrement, on sait bien que les quartiers les plus populaires sont ceux qui connaissent la plupart du

temps les plus gros pics de pollution et sont les plus concernés par cette problématique.

La réduction de la place de la voiture individuelle dans nos déplacements, et singulièrement des voitures les plus polluantes, est donc un des outils à mettre en œuvre pour réduire cette pollution. N'oublions pas qu'un certain nombre de propriétaires de Crit'Air 5, 4 ou 3 sont d'abord des personnes ayant de bas revenus. Parmi celles-ci, bon nombre de personnes sont des retraités, des personnes handicapées ou travaillant à temps partiel, ayant un besoin accru d'aide si on veut faire évoluer le parc de véhicules. Surtout, ils ont besoin de leur véhicule pour se déplacer au quotidien. Ces personnes n'ont pas les moyens de se payer un nouveau véhicule, même d'occasion, malgré les différentes aides qui peuvent exister ou qui existeront.

De fait, il apparaît nécessaire d'élargir les aides, comme les délais, autour de ces dispositifs d'accompagnement. Il faut mettre au service des habitants des outils de déplacement alternatifs, qui soient efficaces et attractifs. C'est ce à quoi nous sommes attachés depuis le début de ce mandat. Le SYTRAL, notamment, par son plan d'investissement, s'engage dans un travail de rattrapage du retard que l'on a pu connaître ces dernières années dans le renforcement du réseau de transport en commun. Il est essentiel qu'aux côtés du SYTRAL la Région, notamment par le développement des TER, ou encore l'État, en apportant un soutien financier plus important, prennent leur part dans cette transformation des politiques de mobilité afin de rééquilibrer l'offre de transport au sein de la Métropole.

Aussi, nous souhaitons soutenir cette délibération, qui nous est présentée assortie des observations formulées par la Ville de Lyon. Je regrette néanmoins que celle-ci n'aille pas beaucoup plus loin. S'il est très important de demander l'extension des plages horaires et des fréquences de transport en commun, pour permettre une hausse de

leur fréquentation dans des conditions favorables aux usagers, il est dommage de le faire sans évoquer la nécessité d'une autre politique tarifaire et de viser un libre accès intégral qui pourrait se construire, pour commencer, au quotidien pour les plus petits salaires et pour tous lors des trop nombreux pics de pollution. Nous avons déjà franchi une étape l'année dernière, avec ce libre accès partiel. On a témoigné ainsi qu'il pouvait être construit, financé, et bénéficier ainsi aux plus modestes de notre population. Cela a été un engagement très concret, porté collectivement par notre majorité et qui a eu un impact, aussi, sur le pouvoir d'achat comme sur l'accès à la mobilité pour le plus grand nombre.

Enfin, une politique de transport en commun ambitieuse nécessite d'être assurée par la présence d'un opérateur unique et intégré pour la gestion du réseau. Il est nécessaire, demain, de conserver cet outil unifié pour l'exploitation et le développement. Je vous invite, je nous invite, à nous garder de toute tentation libérale, qui fragiliserait le réseau comme les conditions de travail les salariés.

J'espère, à ce titre, que les craintes exprimées par les salariés, comme par les usagers aujourd'hui, seront entendues et qu'elles seront portées collectivement au niveau du SYTRAL.

J'espère que les futures délibérations préparant les prochaines étapes de mise en place de la ZFE seront l'occasion d'avancer ensemble dans cette direction.

Je vous remercie.

M. LE MAIRE.- Merci, Monsieur PESCHE.

Madame RUNEL.

Mme RUNEL.- Merci, Monsieur le Maire.

Mes chers collègues.

Notre groupe Socialistes, la gauche sociale et écologique,

soutient pleinement 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 majeur.

Avec 25 jours de vigilance pollution en 2021, les Lyonnaises et les Lyonnais sont confrontés à un risque sanitaire important. Avec 40 000 décès prématurés par an, cette pollution invisible présente un risque majeur, bien qu'elle touche inégalement les individus. Les enfants et les femmes enceintes y sont particulièrement sensibles, tout comme les personnes qui travaillent ou pratiquent une activité physique en extérieur.

De fait, en limitant ou en interdisant la circulation des véhicules émettant la plus grande quantité de particules, la ZFE vise à améliorer durablement la qualité de l'air et à réduire la quantité de polluants charriée 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 pris par plusieurs juridictions, au premier rang 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 figure 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 un grand nombre de Lyonnais et de Lyonnaises, notamment les moins aisés, qui se retrouvent obligés de changer de véhicule. Derrière les 3 %, ce sont finalement 6 678 véhicules qui, sur Lyon, devront être changés. Derrière, ce sont 6 678 familles. Pour ces ménages, la ZFE ne doit 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. Mais l'État devra également prendre sa part et renforcer fortement ses efforts pour aider les ménages.

Alors, je crois que le gouvernement, lui non plus, n'a pas regardé sur Leboncoin le prix d'une voiture d'occasion. Je crois que le gouvernement n'a pas non plus regardé le nombre de bénéficiaires du RSA concernés dans le 8^e arrondissement. Vous parlez du calendrier national, mais moi je vous demande de parler, au national, du calendrier.

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 les modes doux, le vélo, la marche et les transports collectifs. Un travail important a d'ores et déjà été engagé, cela a été rappelé, mais nous devons amplifier nos efforts pour rendre l'accès à des transports moins polluants plus facile 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. Mais c'est également une nécessité pour que les familles modestes ne se retrouvent 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 ces changements nécessaires se retrouveront au bord de la route sans l'accompagnement nécessaire. Des mesures, telles que la ZFE, creuseront davantage les inégalités sociales et aggraveront une fracture sociale déjà majeure, face au changement climatique. La Métropole de Lyon devra donc se montrer encore plus ambitieuse sur le plan écologique, et plus solidaire pour accompagner ceux qui ne peuvent pas réaliser seuls cette transition.

Notre groupe Socialistes, 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 alors parler de « *toxicité de l'air* », qui me semble mieux traduire l'urgence de la situation. Car, s'il est vrai que le projet de ZFE soulève quantité de questions, auxquelles il faudra apporter des réponses, nous avons pleinement confiance en la Métropole de Lyon pour le faire, notamment sur l'accompagnement social, qui est aujourd'hui une nécessité.

Aussi, avant d'en conclure et de vous informer que notre groupe Socialistes, la gauche sociale et écologique, émettra un avis favorable sur ce rapport, je tenais, Monsieur le Maire, à vous rassurer. Car, comme vous, je crois ne pas avoir véritablement tout compris, mais c'est sûrement dû à un problème de connexion, quand M. LÉVY parlait de l'indulgence avec les plus riches, je crois que c'est du président de la République dont il parlait.

Je vous remercie.

M. LE MAIRE.- Je partage ce dernier point, Madame RUNEL, avec vous.

Je passe la parole à M. GIRAULT.

M. GIRAULT.- Merci, Monsieur le Maire.

Bonsoir à tous.

Je voulais tout d'abord dire que je ne pense pas que ce soit l'écologie qui est punitive, je pense plutôt que c'est la malbouffe, la piètre qualité de l'air et la pollution de l'eau, de l'air et de nos paysages.

Je voulais également rappeler quelques chiffres. Les déplacements pour le travail représentent seulement 40 % du total des

déplacements. 70 % des déplacements effectués dans l'agglomération sont inférieurs à 3 km. Dans ces déplacements, inférieurs à 3 km, 58 % sont réalisés en voiture. Je vois là une marche pour développer les modes doux.

Vous avez dit que les habitants des QPV, même s'ils sont sous-motorisés, ont souvent des véhicules anciens. C'est vrai. Mais si posséder un véhicule diesel était autrefois un gage d'économie, vu l'inflation de ce carburant et le rattrapage avec le prix de l'essence, cet avantage est aujourd'hui bien faible.

Pour toutes les raisons que nous avons énoncées, il faut mettre en place la ZFE et accompagner au mieux les habitants de ces quartiers dans cette transition, notamment ceux qui n'ont pas les moyens de changer de voiture.

Mais devoir changer sa voiture, ce n'est pas forcément en racheter une autre. Il y a justement d'autres modes de déplacement, qu'il faut mettre en place.

Le coût d'une Clio, par an, se monte à 7 209 €. Est-il vraiment nécessaire de posséder une voiture, alors qu'avec cette somme on peut en louer une de temps en temps, pour un coût bien moindre ? Alors, oui, il faut aider ces habitants en les informant au mieux de la tarification ou des gratuités dont ils peuvent bénéficier.

Le SYTRAL offre aujourd'hui des réductions, voire des gratuités aux plus précaires, en accompagnant individuellement les personnes dans cette transition, pour qu'elles trouvent la solution la plus adaptée à leurs besoins de déplacement : modes doux, profitables à la santé, autopartage ou covoiturage, source d'économie puisqu'on estime que partager ses trajets avec une autre personne permet d'économiser 50 € par mois, soit 600 € par an.

Sécuriser les modes de déplacement doux, les abords des écoles, permettre de faciliter les transports à pied ou à vélo pour les

parents.

Développer les transports en commun et on peut se réjouir, à cet égard, que la Métropole investisse 2,55 milliards d'euros sur ce mandat, soit plus du double que dans le mandat précédent.

Les Voies Lyonnaises, comme l'a rappelé M. BÉCART, seront également un facteur de sécurisation.

Mais il faut aussi donner des cours aux adultes, les aider à s'équiper ou à réparer leur vélo facilement.

Enfin, il est nécessaire d'aider financièrement les plus modestes, comme c'est prévu, et créer des dérogations pour des personnes travaillant à des horaires incompatibles avec les transports en commun.

Ainsi, je pense que la ZFE profitera aussi aux plus précaires.

Merci.

M. LE MAIRE.- Merci, Monsieur GIRAULT.

Pour conclure ces prises de parole, Madame MARAS.

Mme MARAS.- Merci, Monsieur le Maire.

Monsieur le Maire, chers collègues, Mesdames et Messieurs les habitants du 8^e arrondissement.

Beaucoup de choses ont été dites sur la concertation, la méthodologie et l'ensemble du travail qui a été réalisé pour associer les habitants dans le choix des dérogations, définir le périmètre de la ZFE et accompagner financièrement et socialement cette transformation.

De mon côté, je voudrais, au nom de notre groupe, reparler et insister sur le sujet de fond. Je voudrais vous parler de parents, ces parents que l'on rencontre dans notre quotidien d'élus. Des parents de jeunes enfants qui sont inquiets, des parents dont les enfants sont sous

Ventoline, qui se retrouvent confinés et à qui on dit d'éviter de sortir et de faire du sport. Cette situation est particulièrement injuste, il est injuste d'imposer une telle privation de liberté à des enfants.

Je rappelle, par ailleurs, que la situation actuelle est responsable de 2 000 décès prématurés par an dans la Métropole de Lyon. Cela a déjà été dit, 40 000 à l'échelle nationale, dont 2 000 décès pour notre Métropole par an.

Par ailleurs, toutes les écoles de la Ville de Lyon se trouvent largement au-dessus des seuils fixés par l'OMS sur l'exposition au dioxyde d'azote et aux particules fines. Cette situation n'est pas acceptable, nous devons agir. Notre responsabilité est de préserver la santé des Lyonnaises et des Lyonnais, en particulier celle des plus fragiles.

Sans occulter les difficultés que ce changement peut occasionner, il s'agit aussi d'une formidable opportunité pour de nombreuses personnes de basculer sur un mode de transport moins coûteux et meilleur pour leur santé. Cette volonté de changement chez les Lyonnaises et les Lyonnais, on la constate. On la constate déjà par l'augmentation très forte de l'usage du vélo sur la Métropole, la diminution du nombre de véhicules par habitant dans l'agglomération et les multiples interpellations que l'on reçoit, M. BÉCART doit pouvoir en témoigner, sur le faible confort pour les piétons et les cyclistes dans nos rues du 8^e arrondissement.

Mais cette transformation, nous devons l'accompagner. C'est la proposition qui est faite *via* des aides financières et des dérogations, en particulier pour les ménages modestes, par un doublement des investissements dans les transports en commun et par la gratuité pour les plus précaires. Aussi, la création de 250 km de voies cyclables sécurisées, les Voies Lyonnaises, et la création d'une Agence des mobilités, avec un accompagnement personnalisé en fonction des

situations personnelles pour pouvoir objectiver les coûts de chaque type de mobilité, je pense que c'est également très important. Enfin, le développement de l'autopartage. Ici, c'est encore un très fort levier, car le potentiel de développement de l'autopartage est très fort.

Maintenant, je vous propose que l'on se projette en 2026 ou en 2030, dans nos différents quartiers du 8^e arrondissement. Dans cette projection, on y retrouve une personne âgée, avec une toute petite retraite, qui retrouve enfin une mobilité et une vie sociale riche. Elle a enfin pu se débarrasser de son véhicule coûteux, pour utiliser la marche et les transports en commun en bas de chez elle. Elle utilise un service de taxi vélo quand elle doit transporter ses courses, on peut imaginer que c'est grâce à Mobiseniors, peut être en lien avec Territoire zéro chômeur de longue durée. Elle a repris des loisirs depuis peu et s'y rend au moyen d'un vélo adapté grâce à « À vélo sans âge ».

On y rencontre aussi une habitante qui a maintenant plaisir à découvrir son quartier. Elle a enfin retrouvé le sommeil grâce à un quartier apaisé, libéré des nuisances sonores. Elle a pu conserver son véhicule Crit'Air 3, car elle l'utilise très peu.

On y rencontre un infirmier, qui a pu bénéficier d'une dérogation pour horaires décalés pour son véhicule Crit'Air 4. Il a récemment fait l'acquisition d'un véhicule électrique, mais envisage l'achat d'un vélo électrique pour ses trajets professionnels. En effet, ses collègues y sont déjà convertis. Par ailleurs, il n'a plus de sinusite chronique et rencontre moins de malades souffrant lors des pics de pollution.

On y rencontre aussi une famille dont les enfants ont retrouvé une grande autonomie et liberté dans leurs déplacements. Cette famille se déplace principalement à vélo, sur les Voies Lyonnaises sécurisées, et s'est tournée vers l'auto partage pour partir en vacances.

Comme je l'ai montré, ce changement est nécessaire, mais

il est aussi désirable. Nous sommes face à une formidable opportunité d'améliorer la santé des Lyonnaises et des Lyonnais, grâce à une réduction de la pollution de l'air et aux atouts santé des mobilités actives. Une opportunité, aussi, d'améliorer leur cadre de vie, avec une ville apaisée. Il s'agit aussi de renouer avec l'importance de la santé environnementale et de favoriser le vivre ensemble par un juste partage de l'espace public.

Je vous remercie.

M. LE MAIRE.- Merci, Madame MARAS.

J'ai cru comprendre qu'il y avait encore des mains levées, mais très rapidement s'il vous plaît pour que l'on puisse enchaîner sur quelques éléments de réponse. Je vous ai vu lever la main, Monsieur LÉVY.

Jean-François AUZAL.

M. AUZAL.- Merci, Monsieur le Maire.

Pour compléter, très rapidement.

Bien sûr, vous avez compris que nous ne sommes pas contre le fait d'appliquer cette ZFE, nous sommes simplement un peu en décalage sur le calendrier. Effectivement, la loi nous l'impose, mais la loi prévoit aussi d'étaler quelque peu le calendrier, cela a été dit.

On parle beaucoup de social, je souhaiterais qu'on aborde aussi un fait. On n'a pas parlé des commerçants ni des marchés forains. Je sais que dans le mandat précédent on avait essayé de trouver des dérogations pour ces personnes-là, et justement d'étaler le calendrier. Parce qu'on veut bien manger bio sur nos marchés, mais il faut qu'on nous apporte tout de même la marchandise. Vous me répondrez qu'on peut le faire à vélo, mais on ne peut pas tout faire à vélo encore pour le moment. Je reviens sur l'intervention de M. GIRAULT et sur la liberté de voyager autrement, de faire du vélo, d'avoir d'autres moyens de

déplacement. Mais enfin, il y a aussi la liberté, ou peut-être l'obligation, d'avoir un véhicule. Il faut donner du temps.

On parle de social, prenons un artisan qui ne peut plus venir à Lyon parce qu'il ne peut plus se garer, puisque son véhicule n'a plus de place. Pour la petite grand-mère qui ne gagne pas beaucoup d'argent, et qui doit se faire changer un joint, d'un seul coup ce joint qui coûtait 30 € va passer à 200 €.

Ce sont peut-être des choses qu'il faut qu'on pense à prendre en compte, et qui ne le sont pas.

En bon radical, on est attaché aux libertés, mais on a aussi la liberté de choisir, la liberté de conscience et la liberté de se déplacer comme on veut, dans la mesure du respect du plus grand nombre. Et ne pas nous le voir imposer, de manière dogmatique.

Merci.

M. LE MAIRE.- Merci, Monsieur AUZAL.

Nous allons donc enchaîner, est-ce que c'est terminé pour les prises de parole ? (*Oui*).

Monsieur LÉVY, très rapidement puisque vous avez déjà eu la parole.

M. LÉVY.- Monsieur le Maire, je vous remercie.

Comme j'ai été interpellé à plusieurs reprises, je souhaitais apporter des éléments de réponse.

J'ai bien entendu un certain nombre d'intervenants, et je souscris aussi à la dernière intervention, de M. AUZAL notamment, sur la liberté du commerce et sur l'accompagnement qui pourra être fait auprès des professionnels, cela semble essentiel.

J'ai également entendu l'intervention de Mme MARAS, je ne sais pas dans quel monde elle vit. D'abord, j'ai entendu que dans son

projet, dans huit ans, il y aura toujours un Territoire zéro chômeur, ce qui ne me rassure pas forcément sur l'efficacité de votre politique.

Pour autant, un point est tout de même essentiel, c'est que les uns et les autres ont aussi le droit de se déplacer comme ils le souhaitent et comme ils l'entendent, bien sûr en respectant les différentes contraintes. Je n'ai pas entendu de projet d'installation de bornes électriques dans le 8^e arrondissement. Vous dites aux habitants d'acheter des véhicules électriques, mais vous ne mettez pas en place de politique pour équiper de bornes électriques. De même, la question de l'hydrogène a été évoquée, mais je n'ai pas entendu un seul projet de station hydrogène dans le 8^e arrondissement. D'ailleurs, il n'y en a qu'une seule actuellement, sur l'ensemble de la Métropole.

Toutes ces questions m'interrogent.

Quelque chose est assez surprenant dans le Conseil d'arrondissement de ce soir, à savoir qu'on a l'impression que vous ne travaillez pas ensemble. En effet, chacun des groupes explique pourquoi il est contre, pour finir par dire qu'il va voter pour.

Madame RUNEL, vous expliquez qu'il faut des mesures sociales d'accompagnement, personnellement je souscris à ce que vous avez dit dans votre discours. À ce moment, approuvez notre proposition de travailler avec les Maisons départementales de la solidarité. Approuvez le fait qu'on puisse faire un suivi au plus près des habitants et dans le 8^e arrondissement.

Monsieur GIRAULT, vous êtes intervenu en expliquant qu'il ne faut pas opposer, et vous avez raison sur votre constat, qu'en effet si on oppose l'écologie et le pouvoir d'achat, ce que votre majorité est en train de faire, vous allez finalement, de plus en plus, encourager les personnes les plus défavorisées à être opposées aux politiques écologiques et environnementales, parce qu'elles vont à l'encontre du pouvoir d'achat. Votre constat est juste, mais votre conclusion est

fausse.

On a donc l'impression que tout cela est une superposition de bonnes intentions, personne n'oserait vous l'enlever. Pour autant, sur le résultat de vote politique, vous n'êtes pas d'accord. Vous n'êtes pas d'accord, ensemble, sur le constat. Pour autant, vous votez pour, tous ensemble, à la fin, c'est assez surprenant. Je n'ai pas envie de répondre aux questions nationales, « *ce n'est pas moi, c'est lui* », « *regardez plutôt au niveau national* », etc. Il n'y a pas un Conseil d'arrondissement au cours duquel vous ne demandez pas des crédits à l'État sur une politique mise en œuvre par le gouvernement. À ce moment-là, ayez le courage de vos opinions, ne demandez plus de subventions à l'État, notamment sur les politiques éducatives ou autres.

Voilà ce que je voulais simplement dire, essayez de vous entendre avant d'arriver à un constat qui n'est pas le même.

Je vous remercie pour votre attention.

M. LE MAIRE.- Merci, Monsieur LÉVY.

Nous n'avons pas encore fait sécession. Dans le 8^e arrondissement, nous appartenons toujours à ce pays, et en tant que républicains élus nous travaillons de pair avec les politiques développées par l'État qui, à ma connaissance, est encore responsable d'un certain nombre de choses dans ce pays. Cela me paraît donc juste normal que l'on sollicite des financements sur les politiques nationales.

Permettez-moi de revenir sur un certain nombre de sujets qui ont été évoqués. Je laisserai ensuite M. BÉCART conclure avec quelques précisions sur les questions qui ont pu être posées.

Sur le sujet qui vous plaît, on a bien entendu la petite musique, relayée dans la presse, sur notre amateurisme, notre incompétence et ainsi de suite. Que je sache, la Ville de Lyon est toujours administrée, donc notre incompétence n'est pas si grande que

cela malgré tout.

On aurait pu passer cet avis au Conseil municipal de janvier sans organiser de débat préalable, c'était tout à fait faisable. Mais nous avons fait le choix, en tant qu'élus de la majorité, d'ajouter un Conseil municipal, avec un passage en Conseil d'arrondissement. Parce que c'est un sujet important pour le territoire, un sujet complexe, c'est un sujet qui mérite des échanges avec l'ensemble des groupes politiques de la majorité et de l'opposition, et c'est bien ce qui est en train de se passer et ce qui vient de se passer. Vous verrez que demain matin, sur une seule délibération, qui est celle-là, nous nous y attendons, nous allons vivre un Conseil municipal assez long pour l'examen d'une seule délibération, comme quoi le débat existe. Il n'y a donc pas de dysfonctionnement, mais un choix politique qui est fait. C'est un choix respectueux, c'est un choix courageux, qui est de ne pas mettre sous cloche ce sujet. Preuve en est, toutes les sensibilités s'expriment librement.

Je regrette, et nous regrettons, de voir comment vous utilisez en permanence ces espaces de débat démocratique pour venir dénigrer et caricaturer nos propos, plutôt que de participer sur le fond et d'apporter une amélioration à cette action publique. C'est vraiment dommage, ce moment où vous nous dites en permanence que vous êtes maltraités, que vous n'êtes pas écoutés, c'est ce que l'on entend en Conseil municipal en permanence et lorsqu'il y a des espaces d'expression publique, cela ne se passe pas correctement. Ce sont des postures qui devraient appartenir au passé.

Petit rappel tout de même, sur le contexte, qui différencie la Ville de Lyon d'autres communes ou collectivités. On a plus d'une centaine de rapports à chaque Conseil municipal. Le dernier Conseil municipal c'étaient 134 rapports. On va se le dire, l'ordre du jour était verrouillé le 7 janvier, afin d'engager la convocation des Commissions

et l'organisation des Conseils d'arrondissement. Donc, vous qui vous plaisez à mettre en avant la difficulté du travail des services de la Ville, sur ce coup le service de la Ville a fait son travail correctement, les services ont fait leur travail correctement, et cette délibération est l'objet de ce Conseil particulier.

Je vous rappelle également que c'est à la suite des discussions entre les différents groupes politiques de la Ville qu'il a été acté le fait de réunir des Conseils municipaux, si possible sur une seule journée et pas sur plus d'une seule journée, pour respecter le temps de travail de chacun.

On aurait pu, bien entendu, pour l'exécutif, passer sur un cas d'urgence, puisque les cas d'urgence existent. On l'a fait lors du dernier Conseil municipal d'ailleurs, sur le vote concernant l'octroi d'un jour de repos supplémentaire pour les vacances scolaires d'hiver aux personnels de la Ville. Mais sur un sujet stratégique, on se refuse de le faire, parce que cela ne nous semble pas être la bonne méthode.

Regardez, ce Conseil a débuté à 19h, il est 20 heures 25. Le dernier Conseil d'arrondissement a débuté à 19h et s'est terminé à 23h. Que n'auriez-vous dit si on avait poursuivi en Conseil jusqu'à 1h du matin ? Excusez-moi du peu, je me souviens des prises de paroles où vous trouviez que ces réunions étaient beaucoup trop longues, et qu'il n'était pas nécessaire de prendre autant de temps en Conseil d'arrondissement. On organise donc le débat, on prend le temps pour le faire, et c'est bien comme cela.

Sur le fond ... je vous ai vue, Madame BACHA-HIMEUR, mais j'ai demandé tout à l'heure s'il y avait des prises de parole, il fallait donc prendre la parole.

M. LÉVY.- Vous nous interpellez, il est donc normal que l'on réponde.

M. BACHA-HIMEUR.- Monsieur le Maire, permettez-moi de

prendre la parole deux secondes simplement.

Vous nous parlez du Conseil qui traîne en longueur. Dans votre majorité, et je ne parle même pas des socialistes ou des communistes ni du parti radical de gauche ou autre, je parle juste des écologistes, vous avez pris quatre fois la parole, plus la vôtre. Vous dites clairement que les Conseils traînent en longueur, mais si vous avez une personne qui prêche pour votre paroisse, réduisez son temps de parole et laissez-nous au moins le nôtre en tant qu'opposants. Mais ne nous reprochez pas, à nous, le fait que vous puissiez faire l'éloge de votre politique, en ayant quatre prises de parole qui durent dans le temps, qui se répètent, qui redisent, vous vous faites des déclarations d'amour à chaque Conseil d'arrondissement.

Vous êtes ici dans un plaidoyer national, où vous êtes en train de vous faire plaisir à vous-mêmes, vous et vos équipes. Et il arrive un moment où vous nous reprochez, à nous, que les Conseils durent en longueur, mais vous plaisantez ? C'est une mascarade ! C'est une mascarade.

M. LE MAIRE.- Madame BACHA-HIMEUR, je ne vous reproche pas le fait que les Conseils traînent en longueur, c'est plutôt l'inverse, me semble-t-il. On ne va donc pas inverser les rôles. De plus, j'ai laissé la parole, que je sache, à qui le demandait. Il n'y a donc aucun sujet là-dessus.

Permettez-moi deux mots sur le fond. En 2018, 4,2 milliards de personnes habitaient des zones urbaines. Les zones urbaines, je ne sais pas si vous le savez, représentent moins de 10 % de la surface de la planète, mais sont responsables de plus de 70 % des émissions de gaz à effet de serre. On peut donc continuer à se bercer d'illusions et à ne rien faire. J'ai participé toute la matinée au Forum des villes pour une santé globale, avec 18 capitales européennes. Il était très intéressant d'entendre ce que disaient les maires de Tirana, d'Athènes,

de Lodz, de Braga, de Grenoble, de Paris ou de Limoges, sur des questions de santé globale, dont la pollution fait partie. Il ne faut pas vivre enfermé dans son petit cœur de territoire, et nous regarder, nous. Que dirons-nous demain à nos enfants, si nous n'agissons pas aujourd'hui ? Vous voulez qu'on aide les plus pauvres en les aidant à acheter des véhicules. Mais je ne crois pas qu'on aide les plus pauvres en les aidant à acheter des véhicules, excusez-moi du peu. On essaie de les aider en commençant par les aider à trouver un travail. On peut moquer l'initiative du Territoire zéro chômeur de longue durée, mais c'est bien cela, une aide envers les plus défavorisées. On les aide déjà à accéder aux droits qui sont les leurs. C'est ce que fait Sandrine RUNEL en mettant en place le Baromètre de non-recours aux droits.

Quand j'ai été directeur des gares de la SNCF, excusez-moi d'utiliser un cas personnel, on me demandait de construire des parkings dans les gares, parce qu'ils étaient pleins de voitures. On a cherché à comprendre le besoin, parce que la difficulté était qu'il fallait les financer, et les personnes qui ont une voiture n'ont pas les moyens de payer un abonnement pour aller tous les jours au travail mettre leur voiture dans un parking. 70 % des personnes qui viennent se garer sur le parking d'une gare ont parcouru entre un et trois kilomètres. Ne pensez-vous pas qu'il est plus légitime de les aider à changer de mode de transport, plutôt que de continuer à être à 1,1 par voiture occupante, pour parcourir entre un et trois kilomètres ? Ce sont des réalités, et ce sont des vérités.

Continuons à ne rien faire et à ne pas bouger, et demain on le payera très cher en matière de santé.

Vous me parlez des moins aisés, qu'on est en train de favoriser. Concernant les positions que vous prenez, excusez-moi, et malgré toute l'affection que je peux avoir pour vous, mais quand j'entends chacun des groupes dire qu'ils sont d'accord, mais qu'ils vont

voter contre. Excusez-moi, mais un peu de courage politique, aller au bout des sujets ! si vous n'êtes pas d'accord, votez contre ! Ne dites pas que vous êtes d'accord, ce qui permet d'un côté de dire que c'est une bonne politique, « *vous voyez, il faut faire de l'écologie, il faut réduire les impacts sur l'environnement de la pollution et des modes de transport carbonés, mais on va voter contre, cela nous permet de dire aux personnes qui vont râler et à nos électeurs que l'on s'est exprimés contre* ». Si c'est cela que vous appelez le courage politique, excusez-moi, mais vous faites preuve d'un manque absolument extraordinaire de courage sur ces questions.

Pour notre part, nous le faisons, nous sommes cohérents, nous avançons et nous allons voter pour. Il y a des difficultés, nous les affrontons, nous allons les traiter et nous allons avancer avec les habitants.

Monsieur BÉCART, je vous passe la parole, si vous voulez compléter sur des questions techniques.

M. BÉCART.- Merci, Monsieur le Maire.

Je ne peux pas répondre à toutes les idées qui ont été soulevées ce soir.

Personnellement, je me réjouis de ce Conseil d'arrondissement exceptionnel, quand certains le regrettent. Je pense que dans ce mandat nous n'aurons pas d'occasion aussi privilégiée de parler d'un sujet aussi important que celui des déplacements et de la mobilité. Personnellement, je suis là jusqu'à l'heure que vous souhaitez, si vous souhaitez continuer cette conversation.

La mobilité est un sujet extrêmement important, on le sait. C'est plus de 30 % des émissions de gaz à effet de serre, c'est le premier poste d'émission de gaz à effet de serre en France. C'est un sujet qui touche l'ensemble des Français et qui est particulièrement vif dans un pays où l'histoire et les choix politiques de nos prédécesseurs en

matière d'aménagement du territoire, en matière d'aménagement de l'espace public, ont donné une telle place dans notre quotidien à l'automobile. Ce n'est pas un jugement, c'est un constat, un historique.

Certains et certaines d'entre vous ont parlé de liberté de se déplacer. Bien sûr, nous souscrivons pleinement à cette importance de préserver la liberté de se déplacer. Si vous me le permettez, considérez par honnêteté intellectuelle l'ensemble des libertés de nos concitoyens. La liberté de pouvoir mener une vie normale, sans subir les restrictions imposées lors des pics de pollution, lorsqu'on est une personne fragile. La liberté de pouvoir se déplacer à pied, ou à vélo, en toute sécurité. Certains caricaturent les bobos à vélo, mais enfin, ce sont des habitants comme les autres, qui souhaitent uniquement se déplacer en sécurité. Qui êtes-vous pour nier cette envie, ce droit ? La liberté, aussi, d'avoir accès également à des services de transports en commun performants et efficaces, qui ne sont pas empêtrés dans les bouchons.

Ne vous en déplaise, l'espace public n'est pas illimité, on ne peut pas toujours l'étirer, il arrive un moment où il faut faire des choix. Ces choix, cette définition du courage qu'a donnée Monsieur le Maire, j'y souscris pleinement. C'est en effet le marqueur de notre mandat : nous prenons des décisions pour répondre à l'urgence climatique, sanitaire et sociale.

Si vous me le permettez, quelques chiffres, c'est un peu ma marque de fabrique, vous l'aurez compris. J'ai l'impression que, dans toutes vos prises de parole, vous considérez certains types de publics. L'usage des personats, dans le débat public, est certes très intéressant. L'idée de définir des fictions, comme l'a fait Mme Maras, et comme vous l'avez fait, Madame Éva, il me semble, avec Monsieur X, cette technique est très intéressante, elle nous permet d'humaniser le débat, elle nous permet de nous projeter.

Si vous me le permettez, j'aimerais que l'on considère à nouveau l'ensemble de la réalité sociale, qui semble vous importer tellement. À Lyon, plus de la moitié des ménages sans activité professionnelle et avec enfants, n'ont pas de voiture. Je le répète, la moitié des ménages qui n'ont pas d'activité professionnelle et qui ont des enfants n'ont pas de voiture à Lyon. Un quart des retraités, des employés et des ouvriers, toujours avec enfant, n'ont pas de voiture. Un quart. Chez ceux qui n'ont pas d'enfant, c'est près de la moitié. En parallèle, plus de 85 % des cadres et des professions intellectuelles supérieures sont motorisés. Un tiers des foyers dans la Métropole n'ont pas de voiture. Dans l'agglomération lyonnaise, l'usage de la voiture est passé de 52 % en 1995 à 42 % en 2015, c'est-à-dire moins dix points. Je vous rends tout l'honneur que vous méritez, nos prédécesseurs, dans les politiques qui ont été menées, y compris par vous-mêmes, de restriction de l'usage de la voiture au bénéfice des transports en commun, de la marche à pied et du vélo. À Lyon et à Villeurbanne, l'usage de la voiture, lui, est passé de 35 % en 2006 à 26 % en 2015, nous avons perdu neuf points. Vous voyez donc que les baisses sont plus importantes dans l'agglomération lyonnaise et plus rapides qu'à Lyon et Villeurbanne. Cela devrait vous interroger. C'est-à-dire qu'aujourd'hui l'enjeu de développement des modes alternatifs à la voiture est également, et surtout, dans les périphéries. C'est une réponse à la crise, aux crises sociales comme celle des gilets jaunes, que nous avons connue. Ce développement des alternatives doit se faire dans tous les territoires, c'est essentiel.

En parallèle, on voit que les politiques qui sont menées fonctionnent, malgré ce que les détracteurs peuvent dire. Ces politiques de développement du vélo, des transports en commun, elle fonctionne. L'usage du vélo a explosé, à Lyon nous sommes près de 10 % des travailleurs, maintenant, à nous rendre quotidiennement au travail à vélo, et cette part augmente également dans la Métropole. La part des

transports en commun a progressé de 20 % en 2006, elle est passée de 20 % en 2010 à 25 % en 2015, elle a pris cinq points. M. Giraud a également cité quelques statistiques, qui sont très intéressantes et qui doivent nous interroger intellectuellement. 56 % des déplacements en voiture font moins de trois kilomètres dans la Métropole de Lyon.

Enfin, Mesdames et Messieurs, trois kilomètres, c'est à peine 15 minutes à vélo. Bien sûr, tous les trajets ne peuvent pas être faits en transport en commun, tout le monde ne peut pas marcher sur de telles distances. Mais enfin, l'enjeu, vous le comprenez, est de permettre à ces 56 % qui le souhaitent de faire le trajet à vélo en toute sécurité, car le vélo est une vraie solution de mobilité, c'est le chaînon manquant de notre système de mobilité. Nous le voyons dans des journées telles que celles d'aujourd'hui, où notre système de transport est en difficulté du fait de raisons tout à fait légitimes, et où l'absence d'un système vélo nous pénalise, et pénalise considérablement nos concitoyens dans leur mobilité.

Je réponds à quelques questions, pour terminer.

Vous m'avez, Monsieur LÉVY, interpellé sur le rythme de déploiement des stations de recharge de véhicules électriques. Je vous réponds donc que six stations sont déjà ouvertes sur le 8^e arrondissement de Lyon, nous en projetons dix et bien sûr elles seront amenées à se développer toujours plus.

Vous avez souligné le fait qu'il n'y avait pas eu de concertation sur le 8^e arrondissement, je ne sais pas, je n'ai peut-être pas parlé assez fort, ou peut-être devriez-vous réécouter, parce que je pense que cette instance est enregistrée, mais il y a bien eu des concertations organisées sur le 8^e arrondissement.

Et, pour vous répondre, en effet 4 202 personnes ont répondu au questionnaire de la concertation sur la ZFE.

M. LÉVY.- Sur la Métropole.

M. BÉCART.- Tout à fait.

M. LE MAIRE.- Merci, Monsieur BÉCART.

Je vous propose maintenant de mettre ce rapport au vote.

Je vous demande donc d'allumer vos caméras, pour que l'on puisse comptabiliser les votes.

Qui est contre ? (*Groupes « Droite, centre et indépendants », « Pour Lyon » et « Progressistes et Républicains », dans leur intégralité*).

Qui s'abstient ? (*Personne*).

Qui est pour ? (*Le reste*)

Adopté à la majorité.

M. LE MAIRE.- Je vous remercie pour ce Conseil qui prend donc fin. Nous nous retrouverons le 15 mars prochain, je l'espère en présentiel dans la salle du Conseil en mairie puisque d'ici là, la situation sanitaire devrait nous permettre de nous retrouver physiquement.

Je vous souhaite une bonne soirée, merci.

(L'ordre du jour étant épuisé, la séance est clôturée à 20 heures 39).