

Procès-verbal

Conseil municipal du 10 février 2022

(Délibérations n° 2022/1534 à 2022/1535)

Présidence de M. Grégory DOUCET, Maire

Le jeudi 10 février 2022 à 9 heures 30, Mesdames et Messieurs les Membres du Conseil municipal, dûment convoqués le 3 février 2022 en séance publique par Monsieur le Maire, se sont réunis par visioconférence via l'outil StarLeaf.

Désignation d'un secrétaire de séance

M. LE MAIRE : Bonjour à toutes et à tous et bienvenue à cette séance du Conseil municipal du 10 février 2022.

Conformément à l'article L. 2121-15 du Code général des collectivités territoriales, je vous propose de nommer le secrétaire de séance par vote à main levée, Madame Audrey HENOCQUE. Il n'y a pas d'opposition. Madame Audrey HENOCQUE est désignée.

Au préalable, je vous rappelle que la loi numéro 2021-1465 du 10 novembre 2021 portant diverses dispositions de vigilance sanitaire reconduit les dispositions relatives à la tenue des instances de Conseil municipal jusqu'au 31 juillet 2022 compris. Le quorum permettant la réunion de notre assemblée est fixé au tiers au moins des élus en exercice, soit 25 élus présents sur un total de 73.

Un élu peut être porteur de deux pouvoirs. À cet effet, je rappelle aux élus qui seraient porteurs de pouvoirs de le signaler à l'appel de leur nom afin de faciliter les opérations de comptage et, si cela n'a pas déjà été fait, d'adresser le formulaire de pouvoir à la Direction des Assemblées à l'adresse mail indiquée dans les courriers de convocation à notre séance de ce jour.

En cas de départ en cours de séance, les élus concernés sont invités à se signaler à cette même adresse.

Par ailleurs, vous avez reçu un code de connexion à l'outil de vote électronique VoteBox. Je vous invite à vous connecter dès à présent, si cela n'est pas déjà fait, en vue du test auquel nous procéderons à l'issue de l'appel nominal.

Je donne maintenant la parole à Madame HENOCQUE pour procéder à l'appel nominal.

Appel nominal

Présents : Mme Alcover, Mme Augey, Mme Bacha-Himeur, M. Berzane, M. Billard, M. Blache, Mme Blanc, M. Blanc, Mme Borbon, M. Bosetti, Mme Bouagga, Mme Braibant Thoraval, M. Broliquier, Mme Cabot, M. Chevalier, M. Chihi, M. Collomb, Mme Condemine, Mme Croizier, M. Cucherat, Mme de Laurens, Mme de Montille, M. Debray, Mme Delaunay, M. Doucet, M. Drioli, Mme Dubois-Bertrand, Mme Dubot, M. Duvernois, M. Ekinici, Mme Ferrari, Mme Fréry, Mme Gailliout, M. Genouvrier, Mme Georgel, M. Giraud, M. Girault, M. Godinot, Mme Goust, Mme Hénocque, M. Husson, M. Képénékian, Mme Léger, M. Lévy, M. Lungenstrass, M. Maes, Mme Maras, M. Michaud, M. Monot, Mme Nublat-Faure, M. Odiard, M. Oliver, Mme Palomino, Mme Perrin-Gilbert, Mme Popoff, M. Prieto, Mme Prin, M. Revel, Mme Roch, Mme Runel, M. Sécheresse, M. Souvestre, Mme Tomic, M. Vasselin, Mme Verney-Carron, Mme Vidal, M. Vivien, Mme Zdorovtsoff, M. Zinck.

Absents excusés et dépôts de pouvoirs : Mme Bruvier-Hamm (donne pouvoir à Mme Goust), M. Gautier (donne pouvoir à Mme Augey), M. Hernandez (donne pouvoir à Mme Borbon), Mme Perrin (donne pouvoir à Mme Popoff).

Dépôts de pouvoirs pour absences momentanées : M. Billard (donne pouvoir à M. Oliver), Mme Nublat-Faure (donne pouvoir à M. Odiard), Mme Prin (donne pouvoir à M. Vivien), M. Revel (donne pouvoir à Mme Cabot), Mme Verney-Carron (donne pouvoir à M. Oliver), Mme Vidal (donne pouvoir à M. Maes).

Test de fonctionnement du boîtier de vote électronique

M. LE MAIRE : Merci, Madame HENOCQUE.

Je vous propose de prendre acte qu'à l'ouverture de la séance, le quorum fixé à 25 élus présents est atteint.

Pour procéder aux scrutins à venir, nous utiliserons l'outil de vote électronique VoteBox.

En cas de problème de fonctionnement, nous pourrions procéder par vote à main levée. Pour vérifier le bon fonctionnement de cet outil, nous allons procéder à un vote test.

À cet effet, je vous invite à prendre en main votre outil Vote Box par lequel vous allez être invité à procéder à votre test.

Vous disposerez de 30 secondes pour voter ou modifier votre vote. À l'issue du vote, celui-ci ne sera plus modifiable.

Si vous disposez d'un pouvoir, deux tableaux de vote s'afficheront sur votre écran. Si vous disposez de deux pouvoirs, trois tableaux de vote s'afficheront sur votre écran. Il vous appartient de voter autant de fois que nécessaire, dans ce même délai de 30 secondes.

Pour celles et ceux utilisant VoteBox sur leur smartphone, je recommande de ne pas répondre au téléphone pendant un vote, car, dans ce cas, le téléphone privilégierait l'appel téléphonique par rapport au scrutin.

Vous disposez de 30 secondes. Vous pouvez voter pour, contre, abstention ou ne prend pas part au vote.

Le scrutin est ouvert.

(Vote.)

Le scrutin est clos.

Le test est concluant, nous utiliserons donc l'outil VoteBox pour voter.

M. LE MAIRE : Nous passons maintenant à l'examen de notre ordre du jour.

M. LE MAIRE : Une intervention préalable a été retenue en Conférence des Présidents pour le groupe Droite, Centre et Indépendants. Monsieur OLIVER, c'est à vous pour 10 minutes.

M. OLIVER Pierre, Maire du 2^e arrondissement : Monsieur le Maire, mes chers collègues, un premier mot pour assurer publiquement notre collègue Olivier BERZANE, Maire du 8^e arrondissement, mais vous aussi Monsieur le Maire, de notre soutien, à la suite de l'agression dont il a été victime vendredi dernier. Il n'est pas acceptable que soit tenté de porter atteinte à l'intégrité physique des personnes, et encore moins d'élus dont le mandat est d'être au service de leurs concitoyens.

Deuxièmement, je voudrais revenir sur une autre forme de radicalité à propos de laquelle nous vous avons déjà interpellé. Samedi dernier, cette radicalité s'est exprimée Place des Terreaux, sur les marches de l'Hôtel de Ville, à travers une banderole mise par des militants d'extrême gauche, d'extinction rébellion et de Youth for Climate Lyon, qui ont de nouveau menacé l'entreprise Bayer de leurs foudres, si cette société ne fermait pas ses portes au 5 mars.

Lors de notre dernier Conseil, notre collègue Laurence CROIZIER vous a demandé quelle était votre position par rapport à ces énergumènes qui se disent antifascistes, mais qui en réalité défendent un totalitarisme. Nous attendons toujours votre réponse quant aux oukases signifiés à cette société, Monsieur le Maire. Il nous plairait fort de l'entendre. On ne peut pas d'un côté demander la dissolution de groupes haineux d'extrême droite et de l'autre tolérer des groupes haineux d'extrême gauche. Les deux sont condamnables.

Troisièmement, comment ne pas revenir sur les conditions de notre réunion d'aujourd'hui en Conseil municipal tellement cela confine à l'amateurisme ? Comme vous l'avait rappelé Laurence CROIZIER, le 27 janvier, la majorité métropolitaine a proposé une délibération le 15 mars 2021, sur les étapes de la future zone à faible émission, avec une première étape réglementaire pour les véhicules particuliers avec vignette Crit'Air 5 ou non classés. Dans cette majorité métropolitaine, on compte 26 élus de votre majorité, Conseil municipal et Conseils d'arrondissement confondus, 17 pour le seul Conseil municipal, avec vous, Monsieur le Maire, huit de vos adjoints, dont celui à votre gauche en charge des mobilités, quatre de vos Maires d'arrondissement, mais, manifestement, cela n'a effleuré l'esprit de personne que dans le cadre d'une concertation réglementaire, il y ait la consultation des personnes publiques concernées, dont les collectivités locales que nous sommes.

Comment se fait-il, Monsieur le Maire, que, dès le 16 mars, vous n'avez pas dit à votre cabinet et à vos services qu'il faudrait délibérer sur ce sujet, et mis au travail pour avoir une délibération toute prête à insérer dans le circuit délibératif de la Ville de Lyon, le moment venu ?

Quel est le problème ? Le cabinet est occupé à d'autres tâches plus électoralistes ? Les services sont tenus à l'écart ?

Je crois que nous touchons au Graal de l'incroyable quand votre service de presse justifie ce loupé par, je cite : « le courrier de la Métropole est arrivé pendant les vacances de Noël. » Donc, dans la troisième Ville de France, nous ne sommes pas en capacité d'avoir une continuité du service public. Rassurez-nous, Monsieur le Maire, dans les 400 personnes que vous voulez recruter, avec Monsieur BOSETTI, pendant le mandat, vous avez bien prévu un préposé à l'ouverture des plis pendant les vacances ?

Puis, vous nous indiquez que le dossier est tellement important que vous avez fait exprès d'y dédier un Conseil municipal extraordinaire, tellement extraordinaire que ni vos adjoints ni vos élus en arrondissement n'en connaissaient l'existence ou la date, mais, comme le disait le poète espagnol Pedro CALDERON de la BARCA : « le pire n'est pas toujours certain. » Vous nous en donnez la preuve éclatante avec l'avis que nous devons formuler sur le troisième plan de protection de l'atmosphère (PPA), avis pour lequel le préfet, par un courrier du 21 décembre adressé aux communes vous a notifié, comme date limite de réponse, le 25 mars 2022, et vous, tel un matamore, vous voulez vous affranchir de ce délai, en nous faisant délibérer le 31 mars 2022. J'ai entendu vos explications et celles d'élus de votre majorité disant que la préfecture vous avait donné son accord pour délibérer en dehors des « clous ». Aussi, dans un souci de transparence, communiquez-nous sans délai le courrier du préfet indiquant que, parce que la Ville de Lyon est en retard, elle a le droit à un délai supplémentaire, mais, au regard de la presse du jour, je crains que cela ne soit guère possible, et il vaudrait mieux arrêter de vous fourvoyer dans des mensonges.

Voyez-vous, Monsieur le Maire, comment voulez-vous que nos concitoyens respectent les règles quand ils voient que le premier magistrat de cette Ville fait fi de celles qui lui sont données ? Cela ne peut pas fonctionner. Sur ces différents sujets, nous avons plutôt mis les formes :

- Le 14 janvier, en commission transition écologique, nous interpellions votre 2^e adjoint sur l'absence d'un avis sur la ZFE.
- Du 18 au 20 janvier, lors des Conseils d'arrondissement, rebelote, en vous interrogeant de nouveau sur l'absence d'avis de la ZFE.
- Le 27 janvier, lors du Conseil municipal, nous vous interrogeons sur le PPA.
- Le 1^{er} février, avec Pascal BLACHE, je vous demandais d'inscrire cet avis sur le PPA, aux Conseils d'arrondissement qui viennent de se dérouler.

À chaque fois, la procédure d'urgence aurait pu vous permettre d'ajouter des délibérations. Le résultat est que nous sommes obligés d'avoir un Conseil spécial pour la ZFE. Pour le PPA, peu importe l'avis que nous pourrions donner. Il sera déjà hors délai et réputé favorable.

Une illustration, Monsieur le Maire, de ce qui pourrait être qualifié de vacuité. Nous voyons que, sur notre métropole, la commune de Fontaines-Saint-Martin, 3053 habitants et 24 agents équivalents temps plein au compte administratif 2020, a réussi à donner, dans les temps, le 27 janvier, un avis sur la ZFE et un avis sur le PPA, alors que Lyon, 518 635 habitants, 7636 agents équivalents temps plein n'est pas en capacité de le faire.

Franchement, Monsieur le Maire, admettez que cela puisse nous interpellier. D'autant qu'il nous avait semblé que, pour vous et votre majorité, la question climatique était essentielle. D'ailleurs, le 25 mars 2021, vous avez fait adopter par le Conseil municipal, une délibération-cadre définissant les nouveaux engagements climatiques de la Ville de Lyon à l'horizon 2030, qui proclamait notre ville en état d'urgence climatique. Et, le 27 janvier 2022, il s'agissait d'accepter la candidature de la Ville de Lyon auprès de la mission « villes européennes climatiquement neutres et intelligentes en 2030 », pour ne citer que ces 2 exemples. Que de contradictions entre la parole et les actes.

Voilà, Monsieur le Maire, mes chers collègues, les réflexions que nous souhaitons partager avec vous et les Lyonnais, en ce début de conseil.

Monsieur le Maire, nous attendons impatiemment votre réponse sur le devenir du groupe Bayer.

Je vous remercie.

M. LE MAIRE : Merci, Monsieur OLIVER. Je vais reprendre les différents points en espérant y répondre, dans l'ordre dans lequel vous les avez abordés.

Je tiens publiquement à vous remercier de votre soutien concernant l'agression dont Olivier BERZANE, Maire du 8^e arrondissement, a fait l'objet la semaine passée. J'aurais aimé que votre premier adjoint, au lieu d'un tweet que je qualifierais d'antirépublicain, ait eu la délicatesse de formuler des excuses à l'égard du Maire du 8^e. Excuses qui, si elles avaient été publiques, auraient été bienvenues.

Je considère que la parole que vous venez d'avoir rétabli le sens que vous voulez donner au soutien que vous apportez à Olivier BERZANE. Je n'en attends pas moins une expression de votre premier adjoint sur le sujet. Je crois que s'il y a bien un sujet sur lequel nous devons tous être d'accord et faire corps, c'est celui de la nécessité de condamner toute agression, quelle qu'elle soit, envers des élus de la République, et en aucun cas de nous en réjouir. Rassurez-vous, je ne vous demande même pas d'explications en séance. Vous aurez d'en reparler avec votre premier adjoint.

Sur la question d'extinction rébellion de la semaine passée, il est assez insupportable d'entendre que vous mettez dans le même sac des groupes d'extrême droite qui pratiquent régulièrement des actes violents, des « ratonnades », et des actions

qui se sont avérées être non violentes et qui ne font atteinte à personne. Pour autant, je peux vous dire ici, en toute transparence, qu'ayant eu connaissance en amont de l'intention de ce groupe, j'ai pris la décision d'écrire aux représentants de Bayer-Monsanto, sur notre territoire, sur la ville, pour leur dire que je ne tolérerais aucune action violente à leur égard, et que je ne soutenais pas les modalités de l'action d'extinction rébellion, et je les assurais, et surtout les salariés de l'entreprise, de mon soutien, tout en précisant que nous pouvions être en désaccord majeur sur les orientations de leur entreprise, mais, il n'empêche que je ne saurais tolérer, sur le territoire de cette ville, des actions violentes à l'égard des personnes, en particulier lorsqu'elles ont un fondement politique. J'espère que vous voilà désormais rassuré. Je n'en ai pas fait la publicité, car, me semblait-il, l'urgence était d'abord de venir en soutien aux salariés de l'entreprise. C'est ce que j'ai fait.

Concernant la ZFE, le PPE et le climat, même si mon 2^e adjoint, Sylvain GODINOT a pris le temps de vous redire les choses, il y a quelques mois, l'objectif de la ZFE est bien la question de la pollution atmosphérique. Son objectif n'est pas de réduire les émissions de dioxyde de carbone ou de gaz à effet de serre. Ce n'est pas l'objectif qui est fixé à la ZFE. Vous mélangez encore une fois climat et pollution. Ce sont deux sujets que l'on traite avec des outils différents.

Cela vous a déjà été rappelé. J'espère que vous aurez corrigé le tir et que vous ne mélangerez pas tous les sujets, lorsque nous allons vous entendre, lors des prises de parole que vous avez prévu de réaliser. Nous sommes en train de parler de qualité de l'air.

J'aimerais aussi corriger une erreur. Vous évoquez le fait que la date du Conseil municipal du 10 février n'avait pas été évoquée lors des Conseils d'arrondissement préalables au Conseil municipal précédent. J'ai à ma gauche un élu d'arrondissement qui lors du Conseil d'arrondissement du 2^e, courant janvier, vous avait expliqué que la date du 10 février était déjà posée. Donc, vous avez eu l'information, mais vous l'avez peut-être oubliée.

Par ailleurs, vous évoquez la possibilité que j'ai eue de présenter le dossier en janvier, en utilisant la procédure d'urgence. Que de reproches auraient probablement été entendus ! Vous me réclamez, Conseil après Conseil, des espaces de débat, c'est bien ce que nous vous offrons aujourd'hui. Au regard des temps de parole demandés lors de la séance, par l'ensemble des groupes, je constate qu'il est heureux que ce Conseil soit convoqué aujourd'hui. Chacun pourra exprimer son point de vue, et aura eu le temps d'étudier les documents et de préparer son argumentaire.

Vous comparez le processus délibératif de la Ville de Lyon à celui d'une petite commune. Sans condescendance aucune, je tiens à vous rappeler que notre processus délibératif est légèrement plus complexe. Avant le Conseil municipal, il nous faut passer en commission et dans les arrondissements. Là encore, que de reproches auraient probablement été entendus, si j'avais appliqué le processus d'une commune de 10 ou 15 000 habitants, en allant directement au Conseil municipal. Le respect de la démocratie, dans le cadre des institutions de notre Ville, implique de donner le temps à chacun de préparer ses avis, dans les commissions, dans les arrondissements et ensuite en Conseil municipal.

Vous me rappelez, fort opportunément, la nécessité pour chaque élu de respecter les règles et d'être exemplaire. Permettez-moi de vous renvoyer la balle. J'ai déjà évoqué un malheureux épisode dont j'ai été témoin. Rappelez-vous de ce jour où nous nous rendions tous les deux au commissariat du 8^e, pour notre rendez-vous avec le ministre DARMANIN. Vous étiez en trottinette. J'étais à vélo, accompagné de mon adjoint à la tranquillité et à la sécurité publique. Vous étiez devant nous. Le feu est passé au rouge. Vous ne l'avez pas respecté, tout comme le suivant qui était rouge également. Avant que le ministre arrive, je vous ai gentiment rappelé qu'un Maire d'arrondissement, un élu de la République, se devait quand même de respecter le code de la route, y compris en trottinette. L'élu doit être un exemple pour ses concitoyens. Je n'ai déclenché aucune procédure contre vous. Comme cela est souvent fait d'ailleurs dans le 8^e arrondissement pour des petits incidents ou des petits délits. J'ai fait un rappel aux obligations citoyennes, en espérant que la leçon est apprise, et que vous saurez être exemplaire sur le sujet.

Je crois avoir répondu à l'essentiel de vos questions. Nous allons nous arrêter là parce que l'objet de la réunion du Conseil municipal est la pollution atmosphérique, la qualité de l'air. Selon les chiffres officiels, je tiens à vous les rappeler, 48 000 personnes meurent chaque année, en France, du fait de la mauvaise qualité de l'air. La Commission européenne condamne la France depuis plusieurs années pour non-respect de la réglementation en matière de qualité de l'air. Plus récemment encore, le Conseil d'État a condamné l'État français à une astreinte de 10 millions d'euros par semestre jusqu'au respect de la réglementation en matière de qualité de l'air. C'est dire à quel point le sujet est important.

La récente étude publiée par Greenpeace, qui a été réalisée entre 2015 et 2019, montre que l'ensemble des écoles lyonnaises souffrent d'une très mauvaise qualité de l'air. Cela veut dire que nos enfants, vos enfants, sont aujourd'hui victimes d'une mauvaise qualité de l'air dans notre ville, jusque dans les écoles. J'imagine que, comme moi, vous entendez les inquiétudes des parents. Il est légitime de les entendre et d'y répondre.

C'est ce que nous allons faire aujourd'hui en consacrant une séance intégrale à la question de la ZFE, en prenant le temps de nous écouter.

Commission Transition Ecologique - Mobilités

2022/1534 - Première étape d'amplification de la zone à faibles émissions (ZFE) sur le territoire de la Métropole de Lyon - Avis des communes concernées

Rapporteur : M. LUNGENSTRASS Valentin

M. LE MAIRE : Nous allons passer à l'examen de notre unique rapport du jour, et pour cela je cède la parole à Valentin LUNGENSTRASS.

M. LUNGENSTRASS Valentin, rapporteur : Merci.

Monsieur le Maire,

Chers collègues,

La pollution de l'air tue. Voilà le simple, mais glaçant constat que nous pouvons dresser collectivement sur la pollution de l'air. Que ce soient les oxydes d'azote, particulièrement issus du trafic automobile, les particules fines et très fines liées au chauffage, à l'industrie et au trafic automobile, ou encore l'ozone, formé à partir d'autres molécules, dont les NOx, le constat est le même, la pollution de fond, celle qui est chronique affecte massivement notre santé.

En France, la pollution de l'air, ce sont 48 000 décès prématurés par an, soit 9 % de la mortalité nationale, hors COVID. C'est un chiffre qui doit nous interpeller. Ce sont des allergies respiratoires et des pathologies cardiovasculaires, surtout chez les personnes les plus fragiles, les enfants, les personnes de plus de 65 ans ou encore les femmes enceintes. Ce sont enfin 100 milliards d'euros pour la collectivité, dont une large part liée aux coûts de santé.

Nous avons ici un enjeu majeur de santé publique. En tant qu'élus, notre inaction à protéger la santé de nos concitoyens et à prendre les mesures qui s'imposent serait bien irresponsable.

Malgré la baisse continue des concentrations de ces polluants depuis une quinzaine d'années, la qualité de l'air à Lyon est mauvaise. C'est même l'une des pires en France. Je rappelle que notre agglomération est le territoire français qui a connu le plus de jours de dépassement des seuils de pollution en 2019, avec 45 jours en alerte rouge.

Hors COVID, nous ne commençons même pas vraiment à atteindre les seuils recommandés de l'Organisation mondiale de la santé, car, je le rappelle, les valeurs réglementaires ne suivent pas parfaitement les seuils scientifiques, et là, patatras, en automne dernier, l'OMS publie un nouveau rapport avec de nouveaux seuils recommandés, à la suite à un tour d'horizon scientifique en 2021, des seuils divisés par deux voire par quatre par rapport aux précédents.

La pollution de l'air tue et elle affecte bien plus la santé humaine que nous le pensons. Difficile dans ces conditions de se féliciter de la baisse tendancielle. Elle ne suffira pas à épargner des dizaines de milliers de personnes qui souffrent des conséquences de la pollution dans notre Métropole. Vous avez un objectif, qui plus est de santé publique. Il faut non seulement viser dans la bonne direction, mais y aller à la bonne vitesse. Le scénario tendanciel dégraderait la santé des Lyonnaises et des Lyonnais pendant encore des années et des années. Ce scénario est inenvisageable. L'inaction est irresponsable. Ce n'est pas moi qui le dis, ce sont l'Union européenne et le Conseil d'État, comme en témoigne la condamnation à deux reprises de l'État français pour manquement en matière de protection de la santé de ses habitants. La ZFE professionnelle, mise en place en 2020, et interdisant désormais la circulation des véhicules utilitaires ayant une vignette Crit'Air 3 ou plus, n'est pas suffisante, sans grande capacité de contrôle, c'est l'observation 7 que nous formulons, mais surtout sans grand impact, avec l'interdiction de moins de 4 % du parc roulant.

Voilà pourquoi nous avons besoin d'accélérer et de mettre en place une ZFE pour les particuliers, à l'instar de nombreuses métropoles européennes. Notre mandat nous oblige, la loi aussi. La Métropole lyonnaise fait partie de ces territoires où l'accélération de la ZFE est obligatoire, où l'atteinte très prochaine des seuils réglementaires est obligatoire, où la baisse drastique des concentrations de polluants sur les grands axes M 7 et le boulevard périphérique est obligatoire.

Nous sommes face à un autre constat, les projections le montrent bien. Nous ne serons pas entièrement à la hauteur de l'enjeu de santé publique sans sortie du diesel. Être à la hauteur, c'est quoi ? C'est écouter la science, c'est écouter l'Organisation mondiale de la santé, c'est entendre que la pollution de l'air tue. Et, donc, nous souhaitons viser les seuils recommandés de l'OMS. C'est notre observation première.

Le diesel c'est 96 % des émissions d'oxyde d'azote. C'est entre un tiers et la moitié des émissions de particules fines. Pour protéger la santé des Lyonnaises et des Lyonnais, oui, il faut sortir rapidement du diesel à Lyon. Il faut le faire rapidement, et nous visons 2026. L'urgence d'agir est là. Le défi est réel, l'objectif ambitieux. Nous devons embarquer et accompagner les habitants dans cette transition. La Métropole a, pour ce faire, lancé une grande concertation qui est en cours jusqu'au 5 mars, pour consulter, écouter, entendre les besoins des habitantes et des habitants et définir avec eux les besoins d'accompagnement, de dérogation temporaire, d'aide financière, d'alternative à la voiture individuelle qui offrira à chacun et à chacune une solution adaptée à sa situation.

Aujourd'hui, nous rendons donc un avis sur la première étape en question. Nous devons définir des mesures d'accompagnement, grâce au bilan que nous pourrions tirer de la concertation. En parallèle, nous continuons, avec la Métropole, de développer les alternatives à la voiture individuelle, afin de permettre à celles et ceux qui le peuvent de changer de mode de transport et de bien le faire.

Ces alternatives existent déjà. Et, sans répondre encore à tous les besoins, naturellement, elles sont déjà très performantes. Car, je le rappelle, nous avons un des meilleurs réseaux de transports en commun en France, bien maillé, efficace et accessible. Nous avons un nombre grandissant d'aménagements cyclables et de cyclistes. Nous avons une plateforme dédiée au covoiturage du quotidien, qui rassemble plus de 30 000 inscrits. Nous avons un programme de déploiement de bornes de recharge électrique. Nous sommes pleinement engagés pour améliorer l'existant. Nous soulignons tout particulièrement son importance, c'est notre observation 6.

Ce travail est déjà engagé à court terme avec la création de couloirs de bus, mais également les 10 corridors de bus, avec un travail sur les aménagements de voirie et sur les priorités au feu. C'est ainsi que des dizaines de milliers de Grands Lyonnais pourront se déplacer plus efficacement, à court terme, vers où depuis Lyon. Nous renouvelons aussi le matériel roulant afin d'offrir de plus grandes capacités, plus de confort et parfois même des itinéraires améliorés, comme c'est le cas de la nouvelle continuité assurée par la ligne C 11. C'est enfin l'amélioration continue de l'existant, à travers une adaptation semestrielle de l'offre. Dernièrement, c'est une augmentation par exemple de la fréquence de neuf à huit minutes de la ligne C 6, depuis novembre, ou encore l'utilisation de bus hybrides IMC pour ladite ligne C 11, justement, offrant plus 30 % de capacité à chaque voyage depuis l'été 2021, ou encore, récemment, l'injection d'une rame supplémentaire de 43 mètres sur la ligne T 4, depuis le début 2022, afin d'augmenter la fréquence et de limiter les surcharges du matin. Dans ce mandat :

- Nous investissons plusieurs milliards d'euros pour créer de nouvelles lignes de tramway T 6 Nord, T 9, T 10, les bus à haut niveau de service reliant Lyon Part-Dieu à l'Est, à l'Ouest, et encore le prolongement du métro B qui se finalise ;
- Nous débattons prochainement du futur des lignes de métro et des lignes fortes à horizon 2040 ;
- Nous investissons aussi pour permettre à la pratique cycliste de se développer en investissant des centaines de millions d'euros pour les voies lyonnaises et les infrastructures de stationnement dédiées ;
- Une accélération du déploiement de l'auto partage pour les usages occasionnels de la voiture ;
- Des infrastructures et une plus grande mise en avant de la plateforme du covoiturage du quotidien.

Le bouquet d'alternatives à la voiture thermique individuelle existe. Il doit continuer à s'étoffer. C'est le sens de la politique de mobilité que nous menons résolument avec la Métropole.

Alors que 40 % des ménages n'ont pas de voiture, alors qu'une majorité de trajets effectués en voiture dans la métropole est de moins de 10 kilomètres, environ 40 % de moins de 3 kilomètres, ces alternatives prennent tout leur sens. Oui, cette transition est possible. Elle est possible, mais nous devons l'accompagner. C'est pourquoi nous soulignons l'importance, d'abord des dérogations temporaires et des aides financières, en fonction des revenus, l'observation 4 dans la délibération. Dans le cadre de cette première étape, donc dite VP5+, la Métropole propose une dérogation jusqu'à fin 2023 pour les véhicules des ménages les plus modestes. Elle prévoit également des dérogations pour les personnes en horaires décalés, ou étant sans alternative pour se rendre au travail. Elle propose des aides financières complémentaires à celles de l'État, en fonction des revenus, pour un reste à charge presque nul pour un foyer très modeste, pour l'acquisition d'une voiture d'occasion en Crit'Air 1, essence, ou de quelques milliers d'euros pour un véhicule 100 % électrique, pour ce même foyer. Une telle voiture coûte considérablement moins cher en carburant qu'un véhicule, Crit'Air 5, à usage équivalent. Si le reste à charge de quelques milliers d'euros reste naturellement important, ce sont aussi les prêts à taux 0, et les autres dispositifs d'échelonnement de ce type, qui permettent la transition. En complément, la dérogation temporaire permet à plus de ménages de faire coïncider l'arrivée du nouveau véhicule avec la fin de vie de leur véhicule Crit'Air 5. C'est pourquoi nous souhaitons contribuer à l'ampleur du service de conseil en mobilité, sans oublier l'apport essentiel et direct des mairies d'arrondissement, à Lyon. Ce sont nos observations 3 et 5, parce que la transition des mobilités nécessite bien un accompagnement personnel et humain, comme le font de nombreuses Métropoles européennes, qui ont enclenché la dynamique.

L'enjeu est aussi de répondre aux défis du non-recours au droit, en s'assurant de donner une information claire, individualisée et lisible à nos concitoyens, d'autant plus lorsque de multiples aides et dispositifs se chevauchent entre différentes collectivités et différents organismes. C'est pourquoi nous soulignons l'importance d'une communication massive, et en même temps ciblée, notre observation 2, afin de faire connaître tant les différents échéanciers de la ZFE, mais également les alternatives à la voiture, les dérogations, les aides et les guichets uniques de conseil. C'est à travers ce développement sans précédent des alternatives, cet accompagnement personnalisé, et les dispositifs de dérogation et d'aides ciblées, pour les populations dans des situations sociales précaires, que nous réussissons à faire de cette ZFE, un dispositif à la hauteur de l'enjeu sanitaire de façon socialement juste.

Pour toutes ces raisons, nous vous proposons de donner un avis favorable à la mise en place de l'interdiction de circulation des véhicules Crit'Air 5, et plus, soit des véhicules de plus de vingt ans en septembre 2022, avec les sept observations que je vous ai listées précédemment.

Vous l'aurez compris, nous avons une attention toute particulière à ce que cette transition se fasse de manière juste. Cela vaut surtout pour les deux grandes alternatives à la voiture sur les trajets de moyenne et longue distances, le vélo et les transports en commun.

Sur le vélo, c'est pour cela que nous avons baissé les tarifs de My Vélo'v, en location longue durée, aussi pour cela que nous avons mis en place le service Free Vélo'v, prêtant gratuitement 10 000 vélos, à de jeunes boursiers, ou dans des parcours d'insertion, pour plusieurs mois. Sur les transports en commun, c'est pour cela que nous avons voté au SYTRAL la mise en place de nouvelles tarifications, pour rendre les transports en commun plus accessibles pour de nombreux publics.

À Lyon, c'est plus de 11 % de la population qui a accès aux tarifications solidaires, soit 23 000 abonnements gratuits et 38 000 abonnements réduits à 10 euros par mois. C'est conséquent. Ce sont également 40 000 étudiants habitant à Lyon qui bénéficient de la baisse de l'abonnement étudiant à 25 euros par mois, que nous avons votée. Ce sont maintenant des sorties scolaires gratuites et des familles qui, particulièrement pendant les périodes de vacances, bénéficient de la simplicité du nouveau ticket famille, alors que le précédent dispositif nécessitait d'aller en agence TCL, de porter son livret de famille et de ne se déplacer qu'à certaines heures. Voilà comment rendre les transports en commun plus accessibles et redonner du pouvoir d'achat, d'une manière ciblée, tout en continuant à développer le réseau.

Chers collègues, les Lyonnaises et les Lyonnais comptent sur nous pour protéger leur santé. Alors, engageons résolument ce processus pour être à la hauteur de leurs attentes. C'est une évidence. Relevons ce défi d'une meilleure qualité de l'air. Oui, tout comme la lutte contre le changement climatique, c'est un défi exigeant. Regardons la réalité en face, chaque jour, la santé de milliers de personnes est affectée. Ce n'est pas une fatalité. Je vous demande, mes chers collègues, de ne pas vous résigner à ce qu'il y a un vrai scandale sanitaire, et de vous engager pour que nous puissions permettre au collectif, enfin, de respirer un air pur. Les dispositifs d'aides et d'accompagnement pour apporter à chacun une solution existent. Ils seront définis pour que cette transition soit la plus efficace possible. Définir ces mesures est tout l'objet de la grande concertation qui est engagée. Elle est là pour cela, pour écouter les besoins et atteindre les objectifs qui sont les nôtres. Soyons confiants sur l'intelligence collective pour y arriver.

Je vous remercie.

M. LE MAIRE : Merci, Monsieur LUNGENSTRASS. Pour le groupe Progressistes et Républicains, Madame PALOMINO, c'est à vous pour 12 minutes.

Mme PALOMINO Sylvie : Monsieur le Maire,

Monsieur l'Adjoint,

Chers collègues, nous voilà donc réunis en urgence pour débattre de la première étape d'amplification de la zone à faible émission, sur le territoire de la Métropole de Lyon. Pourquoi en urgence ? Est-ce, Monsieur le Maire, par légèreté, oubli, volonté stratégique ou vacance ? Nous ne le saurons pas. Toujours est-il que ce nouvel épisode municipal est malheureusement très symptomatique de votre méthode sur la gestion de ce dossier, pourtant particulièrement sensible. Après les attermoissements de calendrier, l'oubli des règles essentielles de débat public, cela fait beaucoup pour un dossier qui devrait être suivi de près par une Mairie qui se réclame de l'écologie. Voilà pour la forme.

Sur le fond, nous développerons trois points.

Tout d'abord, nous ne reviendrons pas sur la nécessité de poursuivre ce travail, que nous avons engagé lors de la précédente mandature, depuis plus de 6 ans maintenant. C'est effectivement un travail de longue haleine que nous avons mené, avec un certain nombre de groupes de votre majorité actuelle, et j'espère que cette fois-ci ils s'en souviendront, car nous sommes favorables au principe même d'une zone à faibles émissions.

Cependant, et ce sera mon deuxième point, nous restons, en ce qui nous concerne, et contrairement à la majorité actuelle, particulièrement attentifs à son acceptation par nos concitoyennes et concitoyens, condition selon nous essentielle à sa réussite. Cette acceptation passe par un travail préparatoire sérieux d'accompagnement de la mise en œuvre. C'est une question de méthode, d'écoute et d'adaptation. Trois qualités en défaut actuellement, pour ce que vous nous donnez à voir.

Nous avons, et ce sera mon troisième point, le souci de concilier transition écologique et justice sociale, de prendre en compte les plus précaires et les plus modestes, ainsi que les classes moyennes. Ce point doit être au centre de nos travaux et nous ne voulons pas transformer cette zone à faible émission en zone à forte exclusion. Récemment dans un mensuel local, en réponse à des interrogations légitimes, vous avez expliqué, Monsieur le Maire, que votre ambition est d'être, je cite : « le maire des piétons. » Vous avez annoncé, je cite : « l'évaporation des véhicules », et prédit, je cite : « Les gens vont aussi changer de mode de vie et de logement, en se rapprochant du centre-ville », et ceci avec une grande décontraction tellement éloignée des soucis quotidiens d'un grand nombre de nos concitoyennes et concitoyens. On pourrait en rire si ces décisions n'affectaient pas des milliers de Lyonnaises et de Lyonnais, pour lesquels les déplacements sont une nécessité pour raisons professionnelles ou personnelles. Car, concrètement, alors que d'ici quelques mois, comme vous l'avez annoncé, ce sont plus de 30 000 véhicules qui vont devoir s'évaporer dans notre métropole, et tout particulièrement dans notre ville, quelles sont les réponses concrètes et immédiates apportées à leurs propriétaires ?

À tous ces Lyonnaises et Lyonnais qui vont devoir demain se séparer de leur véhicule, que dites-vous, Monsieur le Maire, achetez une voiture électrique, roulez à vélo, préférez la marche à pied ? Peu important les horaires décalés, le temps de transport doublé, les zones mal, voire non desservies, car en ce qui concerne la suite du développement du métro, des transports en commun, des fréquences, on verra plus tard.

Bien sûr, il est aujourd'hui essentiel de questionner la place de la voiture en ville, mais, nous devons le faire en intégrant pleinement les contraintes économiques des habitants et la capacité des collectivités à fournir des alternatives efficaces et adaptées.

Nous ne pouvons pas nous satisfaire d'une solution qui offre aux plus aisés le confort d'une voiture électrique, et qui laisse les plus modestes et les classes moyennes sur la route, dans l'attente de solutions alternatives réelles. Nous ne pouvons pas exiger des Lyonnais et des Lyonnaises la même adaptation à la transition écologique, quel que soit leur revenu. Aujourd'hui, tout le monde n'a pas les moyens de remplir son frigo d'une alimentation 100 % bio, de se vêtir en coton durable, et d'acheter un véhicule électrique. C'est pourquoi nous défendons une écologie sociale, avec une responsabilité commune, mais différenciée. Nous refusons cette écologie libérale que vous prônez, et qui impose à chaque individu, même le plus fragile, d'endosser une responsabilité qu'il n'a pas les moyens de porter. Comme d'autres élus, dans le souci d'une écologie sociale, nous nous inquiétons de voir une partie de la population exclue par cette mise en œuvre de la zone à faible émission, à Lyon. Les vœux pieux formulés en conclusion, et à la fin de cette délibération, ne nous rassurent pas, malheureusement. Si cette délibération est votée, vous signez à la Métropole un chèque en blanc, sans assurance. Or, ce que nous voulons, ce sont des assurances sur les mesures qui accompagnent cette ZFE. Que ces mesures apportent des garanties aux plus modestes et aux classes moyennes. D'ailleurs, nous en reparlerons peut-être, à l'occasion d'un futur Conseil, peut-être convoqué lui-même en urgence, pour débattre du plan de protection de l'atmosphère, plan global dans lequel s'inscrit, de fait, la ZFE, élaboré par les services de l'État, et qui aussi, semble-t-il, a eu le malheur d'être notifié en pleines vacances de Noël.

Monsieur le Maire, même si nous sommes clairement pour la mise en œuvre de zones à faible émission, en zone urbaine, et pour une action afin d'améliorer la qualité de l'air de notre ville et métropole, les conditions n'étant pas réunies, les garanties n'étant pas suffisantes, notre groupe votera contre cette délibération. Je vous remercie.

M. LE MAIRE : Merci Madame PALOMINO. Pour le groupe Pour Lyon, j'ai une intervention de 20 minutes partagée par Monsieur CUCHERAT et Monsieur COLLOMB. C'est à vous, Monsieur CUCHERAT.

M. CUCHERAT Yann : Merci, Monsieur le Maire. Mesdames et Messieurs les élus, laissez-moi vous dire que nous sommes plutôt soulagés de voir le dossier de la ZFE s'inviter dans les débats de ce Conseil municipal. Il aurait pu, de facto, recueillir un avis favorable de la Ville de Lyon sans avoir été soumis au débat, puisque non inscrit à l'ordre du jour des séances programmées de notre assemblée, comme cela sera le cas pour le plan protection de l'atmosphère, qui sera traité après la date limite de recevabilité, lors du prochain Conseil municipal. C'est ce que soufflait le groupe écologiste de notre Ville sur ses réseaux sociaux, considérant qu'il n'y avait pas d'obligation à le soumettre à notre assemblée, l'avis d'une commune ne se prononçant pas étant considéré, de fait, comme favorable.

Merci, donc, pour ce sursaut démocratique bienvenu, qui nous permet de débattre ce jour sur un sujet aussi majeur pour tous les habitants de notre territoire.

Au préalable, sachez que nous sommes pour le projet de ZFE. Tout d'abord, parce que nous l'avons initié, mais surtout parce qu'il est de notre devoir d'agir en faveur de l'amélioration de la qualité de l'air. Une fois n'est pas coutume, bien que d'accord sur le fond, la forme que vous donnez à ces actions nous inquiète. Nous ne pouvons cautionner une action qui accentuera l'exclusion sociale d'une partie de la population et portera atteinte au dynamisme économique de notre territoire.

L'interdiction des véhicules particuliers Crit'Air 5 ou non classés dès 2022, et la sortie du diesel à partir du 1^{er} janvier 2026, avec l'accès limité aux véhicules classés Crit'Air 0 et 1, sont deux objectifs mal préparés, qui auront des répercussions fortes sur la population. Cette révision de la ZFE n'apparaissait nulle part dans le programme électoral de vos collègues de la Métropole, et l'accélération de son calendrier va engendrer un impact direct sur le pouvoir d'achat des Lyonnais, et tout particulièrement des foyers les plus modestes.

Nous savons que la circulation automobile est responsable d'environ un tiers de la pollution atmosphérique et bien qu'en baisse depuis les années 2000 d'après les chiffres d'ATMO Rhône-Alpes, la ZFE est certainement une réponse clé à ce problème, mais, clairement, pas la seule alternative.

Beaucoup de choses ont déjà été faites pour améliorer la qualité de l'air. Ces actions ont montré leur efficacité grâce à une politique volontariste des collectivités, des industriels, de l'État, et des comportements de nos concitoyens. De son côté, le Président de la Métropole, qui a un électorat à satisfaire, se contente simplement d'interdire les Crit'Air5, 4, 3 et 2, d'ici 2026, soit quelques mois avant les élections. La mise en place des exclusions ne devance finalement que de 4 à 6 mois les échéances fixées par la loi climat et résilience. Et pourtant, ces quelques mois de préparation qu'il ôte aux Grands Lyonnais sont essentiels pour leur permettre de trouver des alternatives. Le Président de la Métropole souhaite interdire dès septembre les Crit'Air 5, une part finalement très faible du parc automobile, puisqu'il s'agit de 5 % des véhicules, et de fait, une part minime de la pollution atmosphérique, mais, pour ces foyers qui sont généralement les plus modestes, le coût économique et social sera exorbitant. Changer de véhicule dans des délais si courts sera insurmontable, alors qu'ils

sont dépendants de leur voiture, notamment pour aller travailler. Dans des proportions différentes, cela sera également le cas pour les véhicules Crit'Air 4 et 3. Nous ne pouvons accepter que ce calendrier exclue une partie de la population du droit aux déplacements.

Pour toutes ces raisons, nous souhaitons que soit repoussée à janvier 2023 l'interdiction que vous prévoyez en septembre 2022, pour les Crit'Air 5, tel que le propose la loi climat et résilience.

Nous craignons clairement que les mesures prises pour cette ZFE aboutissent à une fracture territoriale et engendrent des conséquences économiques catastrophiques. Depuis toujours, Lyon se veut une terre d'accueil, d'échanges ouverts sur le monde. Les gens aiment y venir, y consommer. Le dynamisme économique, culturel et sportif que nous lui connaissons rayonne aujourd'hui sur toute la métropole, et les territoires limitrophes. La mise en place de cette ZFE ne peut donc être une action isolée. Le travail partenarial avec les collectivités locales voisines est la clé du succès de ce projet. Malheureusement, la Métropole ne l'a pas pensé ainsi. Pour qu'une telle évolution puisse être supportable, il est notamment indispensable de mettre en place des mesures alternatives solides de mobilité - je pense au métro et au RER à la lyonnaise - ce qui n'est absolument pas le cas aujourd'hui.

Si nous souhaitons, comme vous, améliorer la qualité de l'air et lutter contre le réchauffement climatique - nous l'avons démontré par les faits, nous avons agi et nous ne nous sommes pas contentés de simples déclarations - nous considérons qu'à vouloir aller trop vite, vous prenez le risque d'un rejet massif de la population. 251 000 véhicules devront ainsi être changés d'ici quatre ans. Ce sont bien les Grands Lyonnais qui devront payer. Nous parlons ici de plusieurs milliards d'euros, au détriment de leur pouvoir d'achat. Malgré une aide financière de la Métropole et de l'État, l'impact financier sera trop conséquent et brutal pour bon nombre de Lyonnais.

C'est la raison pour laquelle nous vous présenterons, avant le passage au vote, un premier amendement proposant que la Ville de Lyon apporte sa contribution financière au dispositif d'accompagnement de l'État et de la Métropole, notamment pour les familles lyonnaises les plus modestes. Un soutien financier complémentaire pour que la ZFE ne soit pas une OPA sur le pouvoir d'achat des plus précaires.

Nous proposerons également un deuxième amendement, que nous vous détaillerons tout à l'heure, qui aura pour objectif de favoriser l'acceptabilité sociale et l'efficacité de ces mesures de restriction. Pour notre groupe, il est effectivement indispensable de mettre en place, à chaque étape du renforcement de la ZFE, une phase d'accompagnement pédagogique d'une année, sur le modèle mis en place par vos camarades écologistes de Strasbourg. Nous trouvons très pertinent l'accompagnement renforcé qu'ils proposent, à chaque nouvelle phase, durant lesquels le contrôle par les forces de l'ordre se fait sans sanction, mais avec une information personnalisée. En accompagnant, nous permettrons à chacun d'entre nous de s'impliquer davantage, de changer ses habitudes, d'adapter ses pratiques de mobilité et surtout d'avoir le temps de réaliser les démarches de demande d'aide pour le renouvellement de véhicules. Les citoyens y verront une action concrète, autre qu'un calendrier politique. Plutôt que de démultiplier les motifs de dérogation à l'interdiction, comme cela va être le cas, nous estimons que cela serait bien plus efficace et lisible pour tous.

Enfin, il semblerait judicieux de mieux communiquer à propos de cette ZFE. Un sondage de Harris Interactive relevait, il y a peu, que 60 % des Français ignorent ce qu'est une ZFE. Comment prendre part à quelque chose dont on ignore l'existence ? Il nous semble important que nos concitoyens appréhendent bien que 75 % des véhicules circulant aujourd'hui ne pourront plus rouler en 2026, parce que cela n'est pas anecdotique. Nous souhaitons donc qu'une information personnelle à chaque Grand Lyonnais soit réalisée. Nous sommes persuadés que très peu de personnes sont informées de l'impact que ces décisions auront dans leur quotidien. Les pages blanches des classeurs en mairie d'arrondissement, ou les 4 800 personnes, seulement, ayant participé à vos différentes réunions publiques, à l'échelle de la Métropole, en attestent. Nous avons proposé, avec nos collègues de la Métropole, et je pense tout particulièrement à Christophe GEOURJON, un référendum local sur les conditions de mise en œuvre du renforcement de la ZFE. Malgré vos convictions fortes en matière de démocratie participative, cette proposition a été rejetée et nous le regrettons.

À défaut, nous proposerons un troisième amendement pour mieux accompagner et informer nos concitoyens, décentraliser l'information, en particulier sur la phase une, Crit'Air 5, dans les maisons métropolitaines de la solidarité, qui accueillent les personnes bénéficiant de l'aide sociale. C'est le lieu idéal pour les personnes aux situations les plus précaires. Elles y ont leurs habitudes et leurs repères, pour leurs différentes démarches administratives. Nous ne remettons donc pas en cause l'objectif de la ZFE, que nous partageons. Nous alertons simplement sur les enjeux d'un calendrier trop serré et sur les mesures d'accompagnement insuffisantes qui sont proposées. Le dispositif mal pensé que la Métropole s'appête à déployer va fracturer, une fois de plus, la population, et risque de ne pas produire les effets escomptés. Il est encore temps de changer et nous espérons trouver votre soutien.

Je laisse la parole à Gérard COLLOMB, afin qu'il prolonge l'argumentaire de notre groupe, ayant vocation à vous convaincre, et, si ce n'est pas le cas, à au moins à bien informer les Lyonnais de ce qui les attend. Je vous remercie.

M. COLLOMB Gérard : Monsieur le Maire, je vais continuer après Yann CUCHERAT.

Tout d'abord, pour redire que nous partageons évidemment les objectifs qui sont ceux de la mise en place des ZFE en France, diminuer la pollution dans nos grandes agglomérations en réduisant les émissions de gaz à effet de serre ou les particules fines émises par les véhicules. Pour ce qui concerne l'agglomération lyonnaise, cela fait quelques années que nous travaillons sur ce point. Et, entre 2015 et 2018, nous avons accompli des progrès sensibles pour ce qui est des No_x,

par exemple, monoxyde et dioxyde d'azote, dont 55 % sont produits par les transports routiers, le reste l'étant par l'industrie ou d'autres facteurs. Alors que l'objectif du plan national de réduction des émissions polluantes à l'horizon 2020 est de moins 69 %, nous avons déjà diminué de 39 %. Certes, il nous reste du chemin à parcourir, mais nous avons progressé. Pour ce qui est des particules fines, elles ont été réduites de 40 % pour les PM 10, avec un objectif par rapport au plan national atteint, et de moins 41 % pour les PM 2,5 alors que l'objectif est moins de 57 %.

Mais, vous avez raison, Monsieur le Maire, il nous reste du chemin à parcourir. Quand vous dites que notre agglomération est une des plus polluées, vous avez sans doute raison, en tout cas, qui a le plus de phases où nous avons des épisodes de pollution, vous avez sans doute raison. Pour une raison simple, d'ailleurs, parce que Lyon est un carrefour national nord-sud, est-ouest, et que nous avons les circulations nationales et internationales qui passent dans notre agglomération. C'est évidemment le tunnel de Fourvière, la rocade est, etc. Un premier effort devrait être de pouvoir repousser, au maximum, les circulations de notre agglomération.

Aujourd'hui, vous nous proposez d'accélérer la cadence, et d'abord pour les voitures Crit'Air 5, celles qu'utilisent les plus modestes de nos concitoyens.

Vous savez que 4 875 appartiennent à des personnes ayant moins de 6 300 euros de revenu fiscal de référence par part. Qu'est-ce que cela veut dire ? Cela veut dire que c'est le RSA, pour une personne seule, 565 euros par mois, une mère isolée avec 2 enfants, 1 209 euros, un couple avec 2 enfants, 1 187 euros, vous comprenez, il va leur rester, d'après les calculs, après ce que donnent comme aide l'État et la Métropole, 1 000 euros à charge. Cela veut dire qu'au 1^{er} septembre, il faut qu'ils puissent déboursier ces 1 000 euros. Pour quelqu'un qui n'a que 600 euros de revenu, cela va être compliqué. C'est pour cela que nous vous proposons que la Ville de Lyon puisse, en complément, intervenir.

Sur la catégorie suivante, 7 796 appartiennent à des personnes ayant un revenu de référence de moins de 13 489 euros. Là encore pour donner les références, une personne seule, 1 124 euros par mois, une mère isolée avec 2 enfants, 2 180 euros, un couple avec 2 enfants, 3 372 euros. Pour ceux-là, il va leur rester 3 000 euros à leur charge. C'est évidemment extrêmement important. Aujourd'hui, ils ne le savent pas encore, parce que nos concitoyens ne sont pas informés, mais, quand ils vont découvrir que pour septembre, il leur faut changer leur voiture, cela va être un peu complexe.

La troisième tranche concerne moins de voitures, 1 554. Ce sont des personnes ayant un revenu de référence entre 13 489 et 16 100 euros. C'est, pour un couple avec 2 enfants, 4 025 euros, quand, je le rappelle, le salaire médian pour un couple est à peu près de 3 538 euros. Et, eux, ils vont avoir un reste à charge de 6 000 euros.

Au-dessus, nous n'avons rien. Pour tous les couples qui sont au-dessus, il n'y aura rien.

Il va y avoir un choc terrible. D'autant plus que, comme tout le monde va être obligé de passer assez vite au Crit'Air 1, le prix des voitures Crit'Air 1, et je ne parle même pas des voitures électriques, va considérablement augmenter, pour ce qui est de l'occasion. Donc, lorsque vous nous indiquez qu'aujourd'hui vous pensez que pour acheter une Crit'Air 1, le coût est d'environ 7 000 euros, c'est sur ce chiffre que vous basez les aides que vous donnez. Nous nous apercevons, évidemment, que cela sera beaucoup plus cher. Allez parcourir d'ores et déjà les sites de vente d'occasion et vous allez voir quel est le prix moyen. Mis à part une voiture très vieille, vous aurez évidemment des prix supplémentaires.

Pour les autres voitures, vous passez en 2023 à l'interdiction des Crit'Air 4, en 2024 des Crit'Air 3, en 2026 des Crit'Air 2, c'est-à-dire plus de diesel. Cela veut dire qu'en cette année 2026, sur les 673 023 véhicules immatriculés sur le territoire, 469 000 devront avoir été changés. Quand les gens vont l'apprendre, cela va leur faire un choc terrible, parce que 2026, c'est quand même pratiquement demain. Les gens n'ont pas anticipé cela. En prenant les mesures que vous prenez aujourd'hui, vous anticipez sur la loi climat, qui prévoit 2023 pour les Crit'Air 5, soit 4 mois de plus, mais aussi qui ne prévoit qu'en 2024 le changement pour les Crit'Air 4, en 2025 pour les Crit'Air 3, et qui, pour les Crit'Air 2, prévoit qu'ils ne puissent plus être vendus en 2030.

Parmi les villes que nous avons essayé de regarder, dirigées par les Verts, vous êtes les plus drastiques.

Nous avons regardé Strasbourg, par exemple, où les habitants auront une année supplémentaire, par rapport à Lyon, sur les Crit'Air 4 et 3, et même deux ans de plus pour les Crit'Air 2, avec ce qu'ils appellent une année pédagogique, c'est-à-dire qu'on ne sanctionnera pas dans la première année. On dira aux gens, vous devez changer de voiture. Cette année, nous avons une tolérance, mais l'année d'après, bien évidemment, nous sanctionnerons.

Ce que nous vous proposons, comme l'a dit Yann CUCHERAT, c'est que nous suivions le calendrier national pour les Crit'Air 5, que la Ville de Lyon complète les aides de la Métropole pour les foyers les plus modestes et que nous décentralisons. Pour les plus modestes, il nous semble que les maisons métropolitaines de la solidarité seraient le bon endroit pour informer. Et, enfin, que nous repoussions 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. Ils représentent pourtant 40 % des véhicules circulant. Nous attirons votre attention sur le fait que les mesures que vous prônez ne concernent pas que les gens qui sont au cœur de la ZFE, mais toutes les communes voisines, et donc, que les pendulaires qui viennent à Lyon auront les mêmes problèmes, que ceux et celles qui veulent venir dans nos commerces au centre-ville auront exactement les mêmes problèmes, que nos commerces vont être impactés par ces mesures. Cela va représenter évidemment un choc tout à fait considérable.

D'autre part, avec les problèmes de logement, aujourd'hui beaucoup de gens vont en troisième couronne, parce qu'on ne construit plus assez à Lyon. Ceux-là auront la double peine. Le fait d'être loin de Lyon, de ne pas avoir de transports en commun, mais, en même temps, lorsqu'ils sont en voiture, d'être obligés d'en changer.

Alors, ce que nous vous proposons, c'est d'écarter les circulations de l'agglomération. Nous n'avons jamais vu un plan d'ensemble. Nous souhaitons, par exemple, écarter ces circulations, avoir une sorte de « ring » autour de Lyon, qu'à partir de là, il y ait une multiplication de parkings-relais, de manière à ce qu'ensuite on puisse prendre les transports en commun, à l'intérieur de l'agglomération. Nous pensons complémentarité des modes et non pas exclusion des modes.

En plus demain, il y a quelque chose de paradoxal, nous allons avoir des voitures électriques, si, du moins, vous développez les plateformes. Ce qu'il faudrait aujourd'hui, c'est un plan massif de plateformes dans l'agglomération, pour l'hydrogène, pour l'électrique, pour le GPL, mais en même temps pour l'hydrogène. Aujourd'hui, il n'y a qu'une borne à hydrogène, à Gerland sur le Quai des énergies. C'est comme cela que nous réduisons la pollution dans l'agglomération lyonnaise.

Vous dites l'autopartage. Nous l'avons développé par le passé. Nous savons que c'est limité. Le covoiturage, je ne vois pas, depuis un an et demi, les grands bouleversements qui sont intervenus, mis à part sur le quai GAILLETON, mais je ne vois pas que c'est un succès fantastique, et que c'est cela qui va permettre de dépolluer notre agglomération.

Alors, ces remarques ne sont pas faites que par nous. Vous avez fait organiser un panel de citoyens. Les citoyens disent exactement la même chose que nous. Ils disent :

1. Absence de bornes de recharge ;
2. Nécessité d'augmenter les parkings relais ;
3. Intégrations des grands axes pour une part dédiée au trafic de transit.

Ensuite, ils prennent la question des moyens de nos populations, et ils disent, question de solvabilité des plus modestes, question de personnes ayant déjà des crédits sur des voitures Crit'Air 2 à 4, qui n'ont pas payé leur crédit et qui vont être obligés d'en reprendre un, et enfin nécessité d'avoir une étude précise sur le marché de l'occasion pour l'achat de Crit'Air 0 ou 1, c'est-à-dire pour savoir combien coûte une voiture d'occasion pour pouvoir effectivement se mettre aux normes de la nouvelle ZFE.

Voilà, Monsieur le Maire, les remarques que nous voulions vous faire.

M. LE MAIRE : Merci Messieurs COLLOMB et CUCHERAT. Pour le groupe Droite, Centre et Indépendants, Madame CROIZIER, c'est à vous pour 15 minutes.

Mme CROIZIER Laurence : Monsieur le Maire,

Mes chers collègues,

Le 28 janvier 2019, il a été décidé à l'unanimité par le Conseil de la Métropole d'instaurer, au 1^{er} janvier 2020, une zone à faibles émissions mobilité concernant les véhicules utilitaires légers et les poids lourds destinés au transport de marchandises et équipés de vignettes 3, 4, 5 et non classés, tels que définis par l'État. Un débat préalable avait eu lieu au Conseil municipal de Lyon le 19 novembre 2018, où, voyez-vous, Monsieur le Maire, la droite et le centre avaient proposé un amendement pour inclure tout le territoire de la ville de Lyon dans cette ZFE, amendement qui reçut même le soutien des élus Europe Écologie Les Verts de l'époque et de Madame PERRIN-GILBERT.

L'ensemble de ces véhicules a aujourd'hui, l'interdiction de circuler ou de stationner à l'intérieur d'une zone comprenant la presque totalité des 9 arrondissements de Lyon, la commune de Caluire-et-Cuire, les secteurs de Villeurbanne, Bron, Vénissieux situés à l'intérieur du boulevard périphérique Laurent BONNEVAY.

Par délibération du 15 mars 2021, le Conseil de la Métropole a approuvé le principe d'amplification du dispositif ZFE, en termes de catégories de véhicules concernés et de périmètres. Cette amplification doit être mise en œuvre en deux étapes :

- Étape 1, à compter du 1^{er} septembre 2022, interdiction permanente de circuler et de stationner, dans le périmètre actuel de la ZFE, aux véhicules particuliers et deux-roues motorisés équipés de vignettes Crit'Air 5 et non classés.
- Étape 2, interdiction progressive, de 2023 à 2026, des Crit'Air 4, 3 et 2, sur un périmètre central à définir. Et, cette étape pose le principe de la sortie du diesel en 2026.

La délibération qui nous concerne ce matin correspond à l'étape 1, donc à l'interdiction que vous souhaitez des véhicules particuliers et deux-roues motorisés, et elle sollicite l'avis de la Ville de Lyon sur cette étape 1 au regard de la concertation réglementaire.

L'ensemble des éléments du projet a été mis à la consultation du public du 3 au 26 novembre 2021. Et, ayant constaté le très faible nombre d'avis émis par les habitants, et donc l'échec de cette première phase de concertation réglementaire,

la Métropole de Lyon a décidé, par message du 3 décembre 2021, de la relancer, du 8 décembre 2021 au 5 février 2022. Échec complet, quand nous regardons le nombre d'avis déposés, ou plutôt pas déposés, sur les cahiers de concertation. Il n'y en a pas ou peu, quand les registres sont accessibles. Nous sommes allés dans les différentes Mairies d'arrondissement, samedi 5 février. Le nombre d'avis était de l'ordre de zéro, hors Mairie du 6^e où cinq avis avaient été déposés, mais, objectivement, pendant la première phase de concertation.

Les différentes réunions organisées par la mairie centrale, comme celle avec les conseils de quartier et les CIL n'ont eu malheureusement qu'un très faible succès, 25 connexions pour toute la ville de Lyon pour les conseils de quartier. Mais cet échec de la concertation réglementaire était prévisible, car en la noyant dans une concertation volontaire, sur les étapes futures de la ZFE, personne n'y comprenait plus rien. D'ailleurs, nous avons vu, lors du Conseil municipal du 27 janvier, que vous-même, Monsieur le Maire, vous confondiez un peu les deux concertations. En plus, la plateforme de participation de la Métropole ne mettait en avant que cette concertation volontaire, et non pas la concertation réglementaire. Il fallait fouiller pour arriver à découvrir que la participation à cette concertation réglementaire se faisait dans les Mairies ou par l'envoi d'un mail à une adresse dédiée. Si vous ne vouliez pas d'avis, il fallait surtout faire comme cela.

Revenons donc à cette ZFE 5+. La ZFE a été engagée par la précédente majorité métropolitaine avec une approbation unanime, car il est évident que nous sommes tous favorables à vivre dans un air moins pollué et comprenons les enjeux. Même si la qualité de l'air s'est globalement constamment améliorée depuis les années 2000, les taux de dioxyde d'azote, de particules fines et d'ozone continuent à enregistrer des dépassements des valeurs limites et ont un impact sanitaire avéré. Aujourd'hui, il s'agit d'amplifier cette ZFE avec l'interdiction, donc je le rappelle, de circuler, stationner pour les véhicules particuliers Crit'Air 5 et non classés, et les deux-roues motorisés de plus de 25 ans. Cette obligation légale doit de toute façon entrer en vigueur au 1^{er} janvier 2023, mais la majorité de la Métropole a décidé d'avancer le calendrier. Au début, c'est-à-dire lors d'une conférence de presse donnée en mars 2021, il était question du 1^{er} janvier 2022, pour cette obligation. Puis nous sommes passés au 1^{er} juillet 2022, et dernièrement au 1^{er} septembre 2022. Encore un effort, et vous allez 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. Nous avons demandé la répartition par arrondissement, mais votre exécutif n'a pas été en mesure de nous apporter une réponse sur ce point fondamental. Même s'il est complexe à trouver, nous souhaitons avoir ces éléments pour une action de proximité. Cette première étape pour les véhicules particuliers est stratégique. Nous devons en mesurer l'acceptabilité. Or, nous avons vu avec l'expérience des professionnels qui sont concernés depuis 2 ans qu'il y avait un manque d'information, particulièrement pour les artisans et petites entreprises : 74 aides pour un parc de véhicules de 28 662, soit 0,26 %. À ce rythme-là, la qualité de l'air n'est pas près de s'améliorer. Plusieurs fois, j'ai interrogé les différents exécutifs pour savoir si le très faible nombre d'aides demandées correspondait à un manque d'information des professionnels concernés, ou bien juste au fait que, même avec les aides prévues, il est impossible aux professionnels de changer de véhicule. Je n'ai pas de réponse à ce jour, si ce n'est un début de réponse, avec le vote le 24 janvier dernier au Conseil de la Métropole, d'une adaptation de ces aides et d'un accompagnement de la CCI et de la CMA, pour l'action vers les professionnels. J'ai également interrogé en commission sur le nombre de dérogations actuelles et leur qualification, d'ores et déjà accordées aux professionnels. Pas de réponse non plus.

Alors que toutes les questions particulières soulevées par les habitants font généralement l'objet d'une seule réponse : « nous étudierons une dérogation. » Allons-nous créer une zone mille feuilles administrative de toutes les dérogations possibles ? Comment allons-nous déterminer les personnes qui n'ont pas de solution alternative, les petits rouleurs, ceux qui viennent juste une fois voir leur famille en ZFE ? C'est sur ces bases-là que, Monsieur le Maire, vous nous demanderiez d'accélérer la procédure pour les particuliers, avant même que le prêt de l'État à taux 0 ne soit opérationnel.

Comme l'a d'ailleurs très justement rappelé Monsieur COLLOMB, les aides proposées par la Métropole, même ajoutées à celles de l'État, ne peuvent être suffisantes pour bon nombre de personnes. Il a été donné, lors de la conférence métropolitaine des maires du 17 janvier, l'exemple de l'achat d'un véhicule d'occasion, essence Crit'Air 1, au prix de 7 000 euros, en indiquant que le reste à charge pour un bénéficiaire du RSA, serait de 1 000 euros. Le RSA, pour une personne seule avec enfant c'est 565,34 euros. Pensez-vous que cette personne puisse déboursier 1 000 euros pour changer de véhicule ?

J'ai été un petit peu choquée par l'utilisation de : « quelques milliers d'euros qui restent à charge » de Monsieur l'Adjoint. Ces quelques milliers d'euros de reste à charge sont extrêmement importants pour bon nombre de familles.

L'accélération que nous demande la Métropole pour les étapes 1 et 2 s'attaque aux plus précaires, va accroître les inégalités et risque de créer un sentiment d'injustice. « La transition par la justice sociale » est pourtant, Monsieur le Maire, le premier axe de la candidature de la Ville de Lyon aux 100 villes européennes climatiquement neutres et intelligentes en 2030, que vous avez fait voter le 27 janvier. L'expérience des gilets jaunes montre comment des décisions mal comprises, pas expliquées, et mal accompagnées, pouvaient mettre le feu aux poudres.

Bref, il y a clairement un manque d'information des personnes susceptibles d'être concernées, et nous ne comprenons pas pourquoi la Métropole et la Ville de Lyon n'adressent pas un courrier aux habitants des communes de la ZFE, détenteurs d'un véhicule Crit'Air 5 ou non classés, afin de les prévenir et de les aider directement.

Nous avons entendu l'argument de la protection des données par rapport au fichier d'immatriculation, mais avez-vous sollicité le préfet pour qu'il adresse un tel courrier, qui pourrait être financé par la Métropole et auquel vous pourriez être associé ?

De la même façon, quelle action avez-vous entreprise pour informer et sensibiliser les 42,5 % des gens de la ville qui résident aujourd'hui en dehors des cinq communes de la ZFE ?

Comment comprendre les échos en provenance de votre camp ? « De toute façon, il n'y aura pas de contrôle ». Il est vrai qu'avec 297 procès-verbaux dressés en 2020 par la police municipale, et votre incapacité à donner un chiffre pour 2021, nous voyons que c'est assez laborieux. Que dire des remarques infantilisantes, il n'y a pas d'autre mot, indiquant que l'objectif de sortie du diesel de 2026 n'était là que pour faire peur, pour motiver les habitants à aller plus vite, en toute connaissance de l'impossibilité de tenir ce calendrier ? Est-ce responsable ? Nous ne le croyons pas.

Posons-nous également la question des parkings relais, dont ne veut plus la Métropole, et qui pourtant sont une évidence pour limiter la circulation à l'intérieur de la ZFE. Le panel d'habitants l'a rappelé.

Développons un vrai maillage efficient de transport en commun, plutôt que de perdre du temps et de l'argent sur un téléphérique qui ne verra jamais le jour.

En résumé, Monsieur le Maire, mes chers collègues, l'amélioration de la qualité de l'air et de la santé des habitants de la Métropole font partie des priorités de nos actions. C'est une nécessité non discutable.

Je n'avais pas prévu, Monsieur le Maire, de faire une petite digression, pour m'exprimer sur les 40 000 morts manipulés ce matin, mais je suis désolée, je vais le faire.

La qualité de l'air affecte notre santé, bien sûr. Oui, la pollution diminue l'espérance de vie, mais le problème est suffisamment sérieux pour ne pas raconter n'importe quoi. Je fais ainsi référence à une intervention et aux propos forts de Monsieur Thierry PHILIP, en janvier 2019, dont l'autorité, en matière de cancérologie, ne fait aucun doute, je l'espère, pour personne, et que je vous invite tous à lire ou à relire. Et, je ne vous citerai que quelques phrases :

« Il y a en France 31 000 morts par an liés au cancer du poumon. Il s'agit de vrais morts qui sont dans un cercueil. Il y a en France 40 000 morts prématurés liés à la pollution. C'est un calcul statistique. Et, évidemment, la pollution ne tue pas plus que le tabac. Il s'agit en l'occurrence d'une diminution de l'espérance de vie. Pour faire simple, à Lyon ou à Paris, au lieu de gagner cinq ans d'espérance de vie, comme tous les Français, tous les 20 ans, on perd six mois, et donc on ne gagne que quatre ans et quatre mois d'espérance de vie. »

Voilà, je reviens à la fin de mes propos.

En résumé, Monsieur le Maire, mes chers collègues, l'amélioration de la qualité de l'air et de la santé des habitants de la Métropole de Lyon font partie des priorités de nos actions. C'est une nécessité non discutable. Le choix de se limiter aux véhicules professionnels marquait une volonté politique de procéder à des restrictions progressives, avant d'élargir ce dispositif aux véhicules particuliers, au regard des répercussions pour les ménages les plus modestes et du processus d'adaptabilité nécessaire aux entreprises. Cette vision d'équilibre fut acceptée par tous. Je vous rappellerai d'ailleurs ce que disait Monsieur MILLET, élu vénissien, en janvier 2019, je cite aussi : « C'est pourquoi nous demanderons, loin des effets de communication, l'étude d'impact précise sur les effets mesurés de cette ZFE, avant toute extension géographique de type de véhicule. »

Or, nous entendons, il y a 15 jours, le vice-président KOHLHAAS déclarer que la ZFE actuelle n'a pas beaucoup d'effet sur l'amélioration de la qualité de l'air. Cela nous laisse songeurs tout cela, et nous ramène à votre volonté d'éradiquer, dans ce débat, tout ce qui ressemble de près ou de loin à un véhicule.

C'est une cause qui devrait nous réunir, et la majorité actuelle en a fait un sujet politique, au mauvais sens du terme, un marqueur vert au détriment des contestations sociales et de l'adhésion des habitants. À Monsieur MONOT, qui disait que cette ZFE doit être l'occasion d'accélérer le déploiement des alternatives à la voiture individuelle, je demanderais de nous expliquer, c'est la question qui nous a été posée hier, comment fait-on en cas de grève des transports en commun, comme hier ? Au lieu de parler de pédagogie, de vigilance sur les déséquilibres, d'adhésion de la population pour construire au mieux, progressivement et surtout durablement, au lieu de laisser aux usagers le temps de s'adapter et d'anticiper le renouvellement de leur voiture ou faire le choix d'utiliser un autre mode de déplacement, alors même que la concertation est un échec, la Métropole et la Ville de Lyon nous demandent d'accélérer et d'amplifier le processus de la ZFE, en allant bien au-delà de la loi climat et résilience.

Ce sujet est une cause que nous partageons.

Arrêtez les erreurs techniques, soyez professionnels. Nous voterons donc pour le succès de la ZFE, mais contre l'accélération du calendrier, et donc contre cette délibération.

Je vous remercie.

M. LE MAIRE : Merci, Madame CROIZIER. Pour le groupe Socialiste, la gauche sociale et écologique, Madame RUNEL c'est à vous pour 10 minutes.

Mme RUNEL Sandrine, Adjointe : Monsieur le Maire,

Mes chers collègues,

Après un siècle complet marqué par l'avènement de la voiture individuelle et l'organisation des villes et des transports autour de ce modèle de déplacement et, je dirai même de vie, force est de constater qu'il a atteint ses limites et que les politiques locales, nationales comme européennes, depuis près de 20 ans, cherchent à passer la marche arrière.

Car si la voiture n'est pas le mal de ce siècle, il s'agit bien de ces poussières en suspension dans l'air qui réduisent l'espérance de vie des populations et provoquent des maladies respiratoires et vasculaires. Alors oui, les voitures sont bel et bien les premières responsables de la pollution que respirent les habitants dans les agglomérations. Alors que faire ? Que faire quand les Lyonnaises et les Lyonnais sont confrontés à un risque sanitaire important, avec plus de 25 jours de vigilance pollution en 2021 ? Que faire contre ces 48 000 décès prématurés par an liés à cette pollution invisible qui touche inégalement les individus ? Que faire de la totalité des écoles lyonnaises qui dépassent les seuils annuels de pollution atmosphérique fixés par l'OMS ? Que faire pour ces enfants qui sont privés de récréation pour ne pas altérer davantage leur santé ? Rassurons-nous, dans 20 ans, il n'y aura plus de voitures à essence ou diesel. Ce n'est pas une prophétie. Ce sont seulement les engagements pris par la France, dans le cadre des accords de Paris sur le climat, lors de la COP 21. C'était en 2015.

Si nous avançons un peu plus vite, nous arrivons en 2019. Thierry PHILIP ne cesse de tirer la sonnette d'alarme et finit par imposer la ZFE. Une première, certes, qui ne concerne que les véhicules professionnels, avec des premières échéances en 2020, mais qui a le mérite de dynamiser le combat pour l'amélioration de la qualité de l'air. En effet, l'amélioration de la qualité de l'air, et donc de la santé de toutes et tous, est une priorité, et un principe indispensable dans la conduite de l'action publique locale telle que nous la concevons.

Dès lors, nous rappelons et défendons les principes qui doivent guider toute mise en place d'une ZFE, équilibre et équité. Équilibre entre amélioration rapide de la qualité de l'air et contraintes imposées aux acteurs concernés. Équité en protégeant les populations les plus exposées, sans pénaliser les habitants les plus précaires qui possèdent souvent les véhicules les plus anciens, et n'ont pas les moyens financiers d'en changer. Alors, nous y sommes. Le choix de la Métropole doit être celui d'une mise en place progressive qui permettra ainsi l'appropriation par les acteurs de cette action, qui ne doit pas être appréhendée comme punitive, mais collective, et avec un réel intérêt pour le bien être des habitants. Aujourd'hui, toutes les communes de notre Métropole ne sont pas pourvues de la même façon en transports en commun et autres solutions de déplacement alternatives. La concomitance du déploiement de ces solutions et l'implémentation des restrictions doit donc aller de pair. Transports en commun, marchabilité, capacité à se déplacer en sécurité à vélo sont autant de mesures que nous n'avons cessé de déployer pour proposer des alternatives aux véhicules individuels, et garantir ainsi continuellement le droit fondamental de chacun à se déplacer librement. De la même façon, tous les citoyens ne sont pas égaux devant les conséquences des diverses restrictions. Si certains peuvent sans trop de difficultés anticiper les dispositions réglementaires à venir, et ont les moyens de changer de véhicule, d'autres, en revanche, n'en auront pas les moyens, du moins sans accompagnement, et encore plus à brève échéance.

Nous devons aussi garder en tête que ce sont bien souvent, si ce n'est quasi exclusivement, les ménages les plus modestes qui vivent aux abords des axes les plus pollués, tout en étant eux-mêmes parmi les moins équipés en véhicule individuel. Aussi notre groupe Socialiste, la gauche sociale et écologique, accorde-t-il une importance première aux aides destinées à ces ménages pour soit changer de véhicule, soit changer dans leur mobilité. Car une politique publique n'est pertinente que si elle est applicable, mais, de fait, tant dans un objectif sanitaire qu'écologique, la zone à faibles émissions apparaît d'une impérieuse nécessité. Alors oui, nous sommes réunis en urgence aujourd'hui, parce qu'il y a urgence. Alors, que dire, que répondre aux sous-entendus mesquins d'un sursaut démocratique, aux ricanements d'une droite qui se rêve seule dans sa voiture individuelle, loin de la foule, ou d'une opposition dont on ne sait même plus si elle se revendique d'En Marche, ou d'elle-même, tant le Président de la République a lui-même distribué des chèques en blanc aux pollueurs.

C'est Emmanuel MACRON, lui-même, qui promettait, en 2017, de faire de la santé environnementale une priorité du quinquennat. Quand on connaît le sens de ses priorités, on ne peut que constater, à l'instar du combat pour le droit des femmes, qu'il n'a pas été vraiment au rendez-vous.

C'est au bord des axes routiers que l'on retrouve les populations les plus exposées, et souvent les plus précaires. Alors, comment ne pas se satisfaire de cette mesure ? Comment comprendre que certains la contestent et l'attaquent ?

Alors, je vous pose la question. En quoi vos propos de ce matin viennent apporter des solutions à l'amélioration des conditions de vie des Lyonnaises et des Lyonnais ? Il n'y a dans ces propos aucun début de réponse aux fins de mois difficiles, au pouvoir d'achat, à la capacité de chacun de pouvoir payer ses factures ou de changer de véhicule. Car, aujourd'hui, ce que nous constatons, c'est que les pauvres sont encore plus pauvres, le climat toujours plus chaud, les salaires toujours plus faibles et les inégalités toujours plus grandes.

Il est donc nécessaire, si ce n'est vital, d'agir rapidement et fortement pour la santé des habitantes et des habitants de notre agglomération. Pensons en effet aux habitantes et aux habitants des communes limitrophes. Il s'agit souvent de

familles contraintes d'y résider en raison des terrains et de loyers plus abordables. Ils sont acculés à prendre leur voiture pour aller travailler, faire leurs courses ou encore se faire soigner.

Comment, dans ces conditions, être solidaire de ses citoyens de la périphérie qui vont subir la transition la plus contraignante avec la multiplication des inconvénients, la fiscalité verte et la mise à la casse de véhicules capables de rouler, voire d'être améliorés ? Comment les accompagner, car c'est bien de cela qu'il s'agit ? Pour ces ménages, la ZFE ne peut pas être synonyme d'une interdiction de circulation. C'est pourquoi il est essentiel que la Métropole de Lyon se mobilise fortement pour aider à l'acquisition d'un nouveau véhicule correspondant aux critères écologiques, en déployant des aides financières substantielles. L'État devra également prendre sa part et renforcer fortement ses efforts pour aider les ménages. De plus, si l'objectif de la ZFE est de réduire l'impact des véhicules polluants sur notre santé, notre volonté est également de favoriser les alternatives à la voiture individuelle en développant les mobilités actives, le vélo, la marche et les transports collectifs. Un travail important a d'ores et déjà été engagé par la Métropole et le SYTRAL, mais nous devons amplifier nos efforts pour rendre l'accès à des transports moins polluants, plus faciles, et encourager le report modal. Car quoi de plus évident que de s'orienter en cas de pic de pollution et de mise en place de la circulation différenciée vers les transports en commun.

Il s'agit là, peut-être, de notre seule prise pour lutter contre l'inégalité sociale et l'aberration environnementale. C'est ce que nous défendons. La politique de gratuité ciblée 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 des familles modestes ne se retrouvent pas privées de tout moyen de déplacement. Évitions les assignations à résidence. La gratuité avec son caractère de facilité nouvelle offerte à l'usager paraît pouvoir être une mesure politiquement plus facile à mettre en œuvre que bien d'autres et joue avec une forme d'augmentation des possibles. Battons-nous pour un droit au transport, avec un accès aux infrastructures de transport comme si elles fonctionnaient en tant que service public. C'est cela que nous devons aux plus fragiles. C'est le sens de notre action à Lyon qui réunira dans un bouclier social municipal, la garantie effective de l'accès aux droits fondamentaux, se loger, se nourrir, se soigner, se déplacer. Loin d'être une mesure sociale, il s'agit d'une mesure politique. Nous ne cessons de le rappeler, la transition écologique ne peut être que sociale. Les mesures nécessaires pour répondre à l'urgence climatique et environnementale ne peuvent se faire qu'avec une politique de compensation forte, sans quoi ceux qui n'ont pas les moyens de faire les changements nécessaires se retrouveront au bord de la route. Sans l'accompagnement nécessaire, les mesures comme 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 réaliser seuls cette transition, car, en réalité, ce qui compte, c'est l'air que nous respirons.

Alors, Monsieur le Maire, mes chers collègues, il ne suffit pas d'être convaincu pour être convaincant. C'est le sens du vœu, formulé par nos 3 groupes, qui sera présenté en fin de Conseil et adressé à la Métropole. Face à l'inaction climatique du gouvernement, nous devons agir. Il ne suffit pas de décréter l'urgence climatique, il faut y faire face.

Nous voulons une transition écologique prenant en compte les idées de justice sociale et préparant notre Métropole pour les défis qui s'imposent à elle.

Alors, oui, c'est sans enthousiasme, mais sans états d'âme que le groupe Socialiste, la gauche sociale et écologique émettra un avis favorable sur ce projet de ZFE, car nous ne voulons pas juste une ZFE. Nous voulons une ZFE qui soit juste. Je vous remercie.

M. LE MAIRE : Merci Madame RUNEL. Pour le groupe Lyon en commun, Monsieur SOUVESTRE, c'est à vous pour 15 minutes.

M. SOUVESTRE David : Monsieur le Maire, Mesdames et Messieurs, chers collègues. Notre territoire dont nous sommes si fiers, est un territoire riche de ses habitantes et habitants, qu'ils soient résidents, travailleurs ou même visiteurs, et à qui nous devons une qualité de vie irréprochable, et, par conséquent, une qualité de l'air tout aussi irréprochable. C'est ce bien commun qui nous réunit aujourd'hui en séance exceptionnelle du Conseil municipal. C'est cette volonté commune de franchir une étape ensemble pour lutter contre la pollution de l'air et celle émise par les véhicules les plus polluants du trafic routier. Jean D'ORMESSON disait : « tâchons de dépasser ce qui nous oppose et de multiplier ce qui nous unit. » Face à un sujet aussi crucial que la santé des Lyonnaises et des Lyonnais, face aux enjeux sociaux, face à l'urgence de la situation, l'opposition aurait dû relever ce défi et faire sienne cette maxime, mais à entendre les propos, parfois éculés, souvent très caricaturaux, tenus depuis le début de cette séance, nous en sommes encore très loin, preuve que l'opposition ne mesure pas totalement la responsabilité qui est la sienne dans la situation que nous connaissons aujourd'hui.

Permettez-moi, chers collègues, de prendre un seul et unique exemple, un cas concret qui témoigne de l'inaction et de l'échec des politiques menées par les anciennes majorités municipales et métropolitaines. Depuis 2009, des collectifs d'habitants, des parents d'élèves, des associations, les anciens élus de la Mairie du 1^{er} arrondissement que je tiens à saluer, les ont alertés sur la situation sanitaire de l'école Michel Servet. Cette école se situe à proximité d'axes de grande circulation, où le trafic produit une très grande quantité de polluants qui dépassent toutes les normes sanitaires, même entre 2015 et 2018, Monsieur COLLOMB. Ces anciennes majorités l'ont d'ailleurs elles-mêmes admis, mais, faute de courage politique, elles ont choisi des solutions de facilité, à savoir condamner une cour de l'école et un bâtiment, au lieu

de s'attaquer au vrai problème. Face à cette inaction manifeste, nous aurions pu nous attendre ce matin à une plus grande humilité de leur part. Monsieur le Maire, chers collègues, le projet d'amplification et d'extension de la ZFE est une des réponses que peut apporter la Métropole de Lyon pour régler ce problème. Je tiens à nous en féliciter.

Il est aussi cocasse, une fois dans l'opposition, de les entendre se préoccuper des plus précaires et de proposer des mesures sociales alors qu'ils ont fortement contribué, quand ils étaient aux manettes, à zapper avec détermination la mixité sociale et à chasser les ménages les plus modestes en périphérie. Les Lyonnaises et les Lyonnais ne sont pas dupes. Vous ne vous rachèterez pas une conscience sociale et une certaine virginité en étant aujourd'hui dans l'opposition.

Quant à l'autre droite, quand nous écoutons le galimatias de son argumentaire, il semble qu'ils ont oublié qu'ils sont à la tête de la Région Auvergne-Rhône-Alpes, chef de file pour le climat, la qualité de l'air, l'énergie et la biodiversité. Notre majorité municipale veut réduire le trafic automobile. Leur majorité régionale porte le projet d'une nouvelle portion de route sur la nationale 88, dans le département de la Loire. Notre majorité municipale veut réintégrer la nature en ville. Leur majorité régionale détruit 140 hectares d'espaces naturels et 20 hectares de zones humides, pour étaler 10 kilomètres de bitume et faire gagner quelques petites secondes de temps de trajet aux automobilistes. Notre majorité municipale veut développer les transports en commun. Leur majorité régionale a dépensé 430 millions d'euros pour la route, qui n'est pas de sa compétence, contre 230 millions d'euros pour le ferroviaire, qui lui, relève de sa compétence. Définitivement, nous n'avons pas le même projet politique. Monsieur Pierre OLIVER, en tant que conseiller régional, profitez donc de votre mandat pour travailler enfin dans l'intérêt supérieur des Lyonnaises et des Lyonnais. Prenez à bras le corps les dossiers, comme les TER, le RER à la Lyonnaise, ou encore les parkings relais pour lesquels la Région est compétente. Autant de dossiers qui permettraient de réduire le trafic routier dans le centre-ville de Lyon et répondraient à une vraie préoccupation de nos concitoyens.

Monsieur le Maire, notre groupe, Lyon en Commun, soutient bien évidemment, et, par principe, les objectifs de la ZFE. Si ce projet concentre les crispations, les invectives, mais aussi les attentes et les espoirs, c'est qu'il est devenu un symbole. Non pas le symbole d'un passage en force, comme j'ai pu l'entendre dans la presse, regrettable, mais habituelle manipulation de l'opinion publique orchestrée ces derniers jours, mais bien le symbole d'un véritable passage à l'action.

Nous voterons donc favorablement cet avis qui porte uniquement sur la ZFE 5. Je tiens d'ailleurs à remercier Valentin LUNGENSTRASS, Adjoint en charge des mobilités, pour la qualité de son écoute et des échanges que nous avons pu avoir, pour intégrer dans cet avis quelques préoccupations de notre groupe politique.

Je pense d'abord au rôle primordial que devront jouer les Mairies d'arrondissement, pour accueillir, accompagner, conseiller et orienter les Lyonnaises et les Lyonnais sur un sujet aussi complexe. La Métropole de Lyon doit pouvoir compter sur ce maillon essentiel, en lien direct avec les habitantes et les habitants, pour la mise en œuvre opérationnelle de la ZFE.

Je pense aussi à l'indispensable communication, notamment à l'adresse de nos concitoyens qui ont des besoins spécifiques en matière de mobilité. Une attention particulière doit être portée sur les habitants les plus vulnérables, les populations les plus précaires et les ménages modestes à qui nous devons impérativement éviter de faire porter la responsabilité de la crise écologique. Raison pour laquelle, Monsieur le Maire, notre soutien à cette ZFE 5 n'est pas pour autant un blanc-seing pour la mise en œuvre et la mise en place des futurs ZFE. Si notre groupe adhère totalement aux objectifs fixés par la ZFE, nous appelons à la plus grande vigilance quant aux moyens d'y parvenir.

Notre premier point de vigilance porte sur l'importance de la grande concertation publique en cours. Pour obtenir l'adhésion la plus large de la population, il faudra impérativement tenir compte de ses remarques et propositions. J'en profite pour saluer les élus Métropole en Commun, et plus particulièrement Laurence BOFFET, à l'origine de cette demande de concertation.

Notre deuxième point de vigilance porte sur l'obligation de répondre aux enjeux de justice sociale. Attention à ce que la ZFE ne contribue pas à creuser les inégalités sociales. Les ménages modestes sont souvent ceux qui ont actuellement les voitures les plus polluantes. Le changement de véhicule n'est pas soutenable financièrement. Aussi, au-delà du soutien financier qui devra limiter au maximum le reste à charge, nous devons réfléchir à l'avance de trésorerie. Soyons attentifs, soyons créatifs, soyons imaginatifs, car la ZFE ne doit pas aboutir à endetter les automobilistes et à enrichir les mécanismes de crédit.

Notre troisième point de vigilance porte sur le service public de mobilité. Nous souhaitons un guichet unique pour une ZFE compréhensible et simple d'accès. La simplicité sera, selon nous, la clé de la réussite. Le Conseil aux mobilités devra être un véritable coach de mobilité qui devra proposer des solutions clés en main adaptées à chaque personne et à chaque famille.

Notre quatrième point de vigilance porte sur la nécessité de rendre les transports en commun attractifs. Qui dit mesures contraignantes dit aussi alternatives à la hauteur. Renforcement de l'offre, augmentation de la fréquence, amélioration du maillage du territoire, mise en place des transports à la demande, pour celles et ceux qui travaillent en horaires décalés, les solutions devront être nombreuses pour rendre les transports en commun attrayants. Le plan du SYTRAL 2021-2026 est ambitieux, nous le reconnaissons. Pour encourager l'usage des transports en commun, il faut aussi tendre aujourd'hui vers une plus grande gratuité. Vous savez, Monsieur le Maire, mes chers collègues, que ce sujet tient particulièrement à cœur au groupe Lyon en Commun. Les abonnements sociaux et solidaires constituent une première étape. Le vœu que

nous avons initié avec le groupe Socialiste, qui vous sera présenté dans quelques minutes, vise à l'amplifier. Et, nous nous félicitons que nos camarades Les Écologistes se joignent à nous, preuve que cette idée fait peu à peu son chemin. Notre groupe continuera à défendre avec détermination la gratuité totale de ce bien public, car elle seule permettra, à terme, de répondre aux gros enjeux sociaux et environnementaux de la mobilité urbaine. Inciter au changement de comportement sans pénaliser les plus fragiles, augmenter le pouvoir d'achat des familles, mieux redistribuer les impôts, soutenir les commerces de nos quartiers du centre-ville, les arguments ne manquent pas. Montpellier, Strasbourg, Lille, Paris, Clermont-Ferrand, Nantes, autant de villes socialistes et écologistes ont déjà enclenché le mouvement. Lyon ne doit plus être à la traîne. Les transports en commun sont le maillon fort de la mobilité urbaine. Faisons en sorte qu'ils soient partagés par toutes et tous.

Notre cinquième et dernier point de vigilance porte sur l'acceptabilité sociale de la ZFE. Nous avons une vraie divergence politique sur ce sujet, et vous le savez, Monsieur le Maire. Selon nous, le contrôle sanction automatisé n'est pas la solution miracle pour répondre à cette exigence sanitaire et démocratique. Seules la sensibilisation et la pédagogie permettront aux Lyonnaises et aux Lyonnais de s'approprier en douceur cette révolution des mobilités.

Monsieur le Maire, chers collègues, le projet de ZFE est une étape importante. Elle doit permettre d'améliorer la qualité de l'air que nous respirons. Elle doit contribuer à développer des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle, avec des solutions pour toutes et tous. Elle doit également affirmer nos valeurs de justice sociale afin que cette ZFE devienne populaire. Ne laissons personne au bord de la route, tel est notre leitmotiv, l'ambition commune que nous devons porter si nous voulons réussir cette transition écologique et sociale. "Dernier mandat pour le climat", comme vous le répétez à juste titre, Monsieur le Maire, nous espérons que la Métropole de Lyon saura faire preuve d'une très grande ambition sur ce sujet, pour que demain nous soyons toutes et tous fiers de notre ZFE. Je vous remercie.

M. LE MAIRE : Merci Monsieur SOUVESTRE. Pour le Groupe Les Écologistes, Monsieur MONOT, c'est à vous pour 12 minutes.

M. MONOT Vincent : Merci Monsieur le Maire. Chers collègues, en 2019, notre agglomération lyonnaise enregistrait un bien triste record, celui du territoire français ayant connu le plus de jours de dépassement des seuils de pollution avec pas moins de 45 jours d'alerte, 45 jours de trop. Face à ce constat accablant, l'inaction serait totalement irresponsable. La procrastination n'est plus possible. Les petits pas ne suffisent plus. Nous prenons nos responsabilités en engageant, dans la Métropole de Lyon, l'indispensable transition des mobilités à laquelle nos concitoyens et nos concitoyennes aspirent.

Nous sommes ici pour rendre l'avis de la Ville de Lyon sur l'étape 2022 de la zone à faible émission, un projet majeur pour la santé, la mobilité et la qualité de vie des Lyonnaises et des Lyonnais. Comme cela vous a été présenté par Monsieur LUNGENSTRASS, cette première étape, dite VP 5+, est le premier pavé de ce long chemin vers une ville et une métropole respirables.

La Métropole de Lyon l'a prévu pour cet automne 2022 sur le périmètre actuel de la ZFE professionnelle. Elle est aussi rendue obligatoire par la loi d'orientation des mobilités et par la loi climat, afin de sortir les véhicules personnels les plus polluants, Crit'Air 5 ou non classés, du cœur de nos métropoles. Les véhicules Crit'Air 5 sont des véhicules diesel datant de plus de 21 ans, ou des véhicules essence de plus de 25 ans, des véhicules toxiques pour l'air, émettant des quantités énormes de particules fines et de dioxyde d'azote.

Pour cet air toxique, la France est renvoyée devant la Cour de justice de l'Union européenne pour non-respect répété des valeurs limites dans les grandes villes, et est condamnée par le Conseil d'État pour son inaction. Pire, les taux à Lyon dépassent même largement toutes les recommandations de l'OMS en termes de santé publique, comme l'a rappelé Monsieur LUNGENSTRASS.

Deux concertations sont engagées par la Métropole de Lyon pour permettre aux habitants et aux professionnels de se saisir pleinement de ce projet, sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public. La première, réglementaire, qui a pris fin il y a quelques jours seulement, concerne cette première étape. La seconde, grande concertation citoyenne, permet de réfléchir plus longuement, et le plus en amont possible, sur la suite du calendrier des périmètres, pour les années à venir.

Je veux souligner là que cette annonce précoce de la Métropole, sur cette future ZFE qui se dessine, a permis un recul net des ventes de véhicules les plus polluants dans notre Métropole. C'est bien là notre première victoire pour la santé des habitantes et des habitants.

Alors bien sûr, cette première étape, comme les étapes suivantes, doit se faire sans nuire à la capacité de chacun et de chacune à se déplacer, quel que soit son âge, sa forme physique, son niveau de vie ou son activité professionnelle. C'est bien là tout le sens des aides et des dérogations proposées dans le dossier de concertation réglementaire de cette première étape, car nous avons bien sûr à cœur de l'accompagner, et d'être à l'écoute pour trouver des solutions avec chacune et chacun. L'objet de la concertation ZFE porte bien sur la construction des règles et des solutions pour, à la fois, lutter contre la pollution de l'air et préserver la mobilité de tout le monde. Détaillons ici ce qui est ouvert à la concertation :

- Une solution de mobilité à développer pour offrir une alternative à la voiture dans un maximum de cas ;
- Les situations justifiant d'une dérogation de circulation ;

- Les aides à l'achat d'un véhicule plus propre et les conseils au changement de mobilité ;
- Et enfin, sur le rythme de déploiement des interdictions de circulation et des périmètres géographiques associés.

Commençons par décrire les aides à l'achat. La Métropole de Lyon souhaite aller plus loin que les barèmes des aides de l'État, en proposant une aide financière et un cadre dérogatoire temporaire aux six premiers déciles de la population métropolitaine, 60 % des habitants aux revenus les plus modestes. Ainsi, des aides à l'achat de véhicules plus propres, neufs ou d'occasion, seront proposées, avec des montants allant de 1 000 à 2 000 euros, s'ajoutant au bonus écologique et à la prime à la conversion de l'État et débloquant le fameux bonus ZFE de 1 000 euros additionnel. D'autres aides pour des vélos à assistance électrique ou vélo cargo sont également les bienvenues, tant ces solutions permettent à beaucoup de foyers lyonnais de remplacer leur voiture individuelle.

Continuons avec le cadre dérogatoire, accordant un délai de plus d'un an pour ces mêmes personnes habitant ou travaillant dans le périmètre ZFE, qui permettra aussi une souplesse indispensable à l'adaptation et au changement requis, avec cette dérogation valable jusqu'au 31 décembre 2023. Pour répondre à Monsieur COLLOMB, tous les propriétaires de véhicules Crit'AIR 5 ne devront donc pas forcément changer de véhicule dès cette année.

Ensuite, si la voiture reste pour beaucoup de Grandes Lyonnaises et de Grands Lyonnais, un mode de déplacement indispensable, la mise en place de cette ZFE sera également un accélérateur de la nécessaire transition des mobilités et du développement des nouvelles solutions de déplacement.

Ainsi, un travail important est en cours pour proposer des alternatives à la voiture individuelle partout sur le territoire, et accessible au plus grand nombre, pour réduire le nombre de voitures qui circulent chaque jour dans notre ville.

Les transports en commun se développent à un rythme rarement atteint avec le doublement des budgets d'investissement du SYTRAL AOMTL, qui investit 2,5 milliards d'euros sur le mandat, pour desservir des quartiers et des villes jusqu'à présent isolés tels que Saint-Fons, Villeurbanne Saint-Jean ou Vaulx-en-Velin, à travers trois nouvelles lignes de tramway et une ligne de bus à haut niveau de service, qui seront mises en service avant la fin du mandat, ainsi qu'un renouvellement de 40 % de la flotte de bus par des véhicules plus propres et plus confortables, électriques ou bioGNV.

Non, Madame PALOMINO, les transports en commun, ce n'est pas pour plus tard. Nous avons bien fait le choix d'avoir un choc d'offres très fort d'ici la fin du mandat. Une ambition forte, une première. Les abonnements solidaires, nouvellement créés, assurent déjà une gratuité totale des transports en commun à 60 000 usagers et plus de 90 000 bénéficient du tarif solidaire à 10 euros par mois, des mesures de justice sociale fortes que nous saluons. Les étudiants ont vu leur abonnement baisser également et les étudiants boursiers bénéficient aussi de l'abonnement solidaire à 10 euros. Enfin, le ticket famille a été simplifié, élargi, afin d'offrir une véritable solution pratique et abordable à chaque famille.

Pardonnez-moi, je souhaite faire ici un aparté sur ces tarifs solidaires et sur certains propos choquants entendus pendant le Conseil du 2^e arrondissement. Cet abonnement solidaire qui bénéficie déjà à près de 150 000 personnes à faibles revenus, serait, je cite : « des titres gratuits pour les migrants illégaux. » Ce n'était pas Éric ZEMMOUR qui s'était invité à ce Conseil, mais bien le Maire de l'arrondissement, lui-même, Monsieur Pierre OLIVER. Quelle indignité, Monsieur OLIVER, comme aurait dit un ancien président. Nous condamnons avec la plus grande fermeté ces paroles. Les débats sur la zone à faibles émissions et sur les transports en commun dans la métropole méritent bien mieux que ces stigmatisations honteuses, que ces propos mensongers et indignes. Peut-être, est-ce le signe d'un rapprochement de plus en plus évident entre le parti Les Républicains et l'extrême droite, la plus abjecte, durant cette campagne électorale ? Je referme cette parenthèse regrettable pour continuer sur ce qui nous importe, le développement des mobilités dans notre Métropole.

Le développement du réseau cyclable aussi s'accélère fortement, avec une augmentation significative du budget métropolitain dédié aux modes actifs, et l'annonce du réseau des Voies Lyonnaises, 250 kilomètres en 2026, avec un grand réseau cyclable sécurisé, confortable, qui permettra à tous ceux et celles qui le souhaitent de se déplacer à vélo dans notre ville en toute sécurité, quel que soit son âge, sa forme physique ou son niveau. Les premiers travaux commencent d'ailleurs dans quelques jours dans le 7^e arrondissement. Le développement de l'auto partage et l'incitation au covoiturage font également partie des solutions. La Métropole dispose déjà d'une offre avec Citiz et Yea ! de Lyon Parc Auto et l'arrivée de nouveaux opérateurs privés va permettre le déploiement de 700 véhicules supplémentaires dans les prochains mois. Par ailleurs, LPA poursuit le développement de son offre Citiz dans toute la Métropole. Concernant le covoiturage, depuis 2009 déjà, la Métropole dispose d'une plateforme, En Covoit' Grand Lyon, des voies réservées ont été aménagées sur la M 7, en attendant d'autres axes, et bientôt un nouveau schéma de développement des aires de covoiturage sera proposé. Bien sûr, le développement des mobilités alternatives à la voiture individuelle sur notre territoire ne dépend pas seulement de la Métropole de Lyon ou du SYTRAL, mais également de la Région. Malgré les mains tendues pour accélérer le développement des infrastructures ferroviaires du quotidien, force est de constater que nous prenons du retard dans leurs développements pourtant cruciaux. Nous attendons des réponses concrètes de la Région Auvergne-Rhône-Alpes. Nous attendons qu'elle assume ses responsabilités d'autorité organisatrice des mobilités régionales et investisse dans les transports en commun ferroviaires. Où en est le projet de RER métropolitain ? Quel est l'avenir du tram-train de l'Est de l'Ouest lyonnais, et à quand une solution tarifaire intégrée avec le réseau TCL ? Les transports sont une compétence majeure de notre Région. Il serait temps qu'elle soit enfin traitée comme l'urgence climatique, et la toxicité de l'air l'exige.

Nous ne pouvons pas avancer seuls sur ces sujets, il nous faut une cohérence et une ambition partagée pour mieux connecter les territoires entre eux, au service des habitants de notre bassin de vie.

Enfin, nous avons la volonté d'accompagner au mieux pour conseiller et orienter les entreprises, les salariés, les habitantes et les habitants en matière de mobilité. Dès 2022, une maison des mobilités sera créée à cet effet, pour instruire les demandes d'aides et de dérogations.

Pour finir, je ne reviendrais pas sur les polémiques politiciennes et stériles que l'opposition a créées à propos d'une question de date sur le passage de cette délibération en Conseil municipal. Cela n'est pas à la hauteur de l'enjeu de cette crise sanitaire, mais on a coutume de dire que, quand on n'a rien ou peu à dire sur le fond, on attaque sur la forme. Pour nous, la ZFE est un sujet trop important, la qualité de l'air, un enjeu trop grave, pour être instrumentalisés de la sorte ?

Comment aussi, ne pas dire un mot de l'hypocrisie de l'État et de certains élus sur la mise en place de cette ZFE ? L'État, plus souvent habitué à l'inaction climatique et sanitaire, se décide à agir, sous la contrainte du Conseil d'État et de l'Union européenne, en votant en 2019 et 2021, des lois qui enjoignent et même contraignent les métropoles à mettre en place ces ZFE, et cela, soit dit en passant, sans accompagner ces métropoles à la hauteur des enjeux, ni même permettre les moyens de contrôle indispensables au respect de ces mesures. Et alors même que le gouvernement se défait sur les collectivités pour mettre en place les indispensables mesures qui permettront d'améliorer la qualité de l'air, les élus de cette même majorité présidentielle adoptent une attitude totalement irresponsable et démagogique, en s'opposant à cette première étape VP 5 +. Elle correspond pourtant, à quelques mois près, au calendrier imposé par l'État, sur un périmètre central qu'eux-mêmes ont défini en 2019, avec la ZFE professionnelle. Il y a là une certaine hypocrisie, duplicité, pour ne pas dire davantage, que nous ne pouvons que déplorer. Face à ces polémiques, à ces jeux politiques stériles, ce qui nous importe, nous, les écologistes, ce sont bien les 40 000 décès prématurés chaque année en France dus à la qualité de l'air, 2 000 morts par an dans notre Métropole. Si cette perte d'espérance de vie dramatique dans notre ville ne vous choque pas Madame CROIZIER, c'est pour le moins regrettable et nous ne pouvons, nous, pas nous en satisfaire, nous y résigner. Oui, ce qui nous importe, au-delà des cancers, des décès précoces, c'est bien l'espérance de vie en bonne santé, ce sont bien les maladies chroniques dues à la pollution de fond dans notre ville dont souffrent les Lyonnaises et les Lyonnais, et en particulier les enfants, comme l'a montré récemment l'Association RESPIRE, avec 100 % des écoles lyonnaises dépassant les recommandations de l'OMS.

Ce qui nous importe, c'est de protéger les populations les plus modestes, les plus fragiles, habitant souvent le long des grands axes les plus pollués, de leur permettre de mieux respirer, tout en préservant leurs besoins de mobilité. Ce qui nous importe, c'est bien de débattre sur le fond de la mise en place de cette zone à faible émission pour mettre fin à ce problème de santé publique majeur, pour favoriser la transition des mobilités dans notre Métropole, afin d'offrir aux Lyonnaises et aux Lyonnais des solutions de mobilité les plus propres possible, sécurisées et efficaces. Ce qui nous importe enfin, c'est d'accompagner au mieux nos concitoyens, nos concitoyennes, et c'est tout l'objet de la mise en place de réunions et d'ateliers avec les différents acteurs du territoire, avec les habitantes et les habitants, avec le panel citoyen constitué par la Métropole, afin de permettre à chacune et chacun de se déplacer de la façon la plus propre possible.

Pour toutes ces raisons, pour que la Ville de Lyon et la Métropole s'engagent pleinement dans cette transition des mobilités, qu'elles le fassent dans la justice sociale, pour améliorer durablement l'air que nous respirons, le groupe Écologiste votera favorablement cette délibération. Nous vous remercions.

M. LE MAIRE : Merci, Monsieur MONOT. Monsieur LUNGENSTRASS, je pense qu'il y a quelques points sur lesquels vous souhaitez revenir.

M. LUNGENSTRASS Valentin, rapporteur : Oui, effectivement, Monsieur le Maire, je voulais réagir à quelques propos. Madame CROIZIER, je suis un peu déçu. Vous égrenez ce qui ne vous convient pas forcément concernant la ZFE. Nous sommes là pour débattre, mais je n'ai pas entendu de propositions. S'il s'agit de reculer sur la question de la protection de la santé des habitants, je ne pense pas que ce soit l'objectif, en tout cas, ce n'est pas le nôtre. L'objectif est bien d'être à la hauteur de l'enjeu sanitaire et de réussir cette ZFE sur ces différents aspects-là. Je vous invite à formuler plus de propositions concrètes dans ce sens.

Vous avez mentionné la question des professionnels. La ZFE professionnelle n'a pas été optimale dans sa structuration. Une adaptation a été faite il y a quelques mois maintenant, après une concertation d'un an menée par la Métropole avec les différents professionnels, pour adapter les aides et pour être au plus proche de leurs besoins. Ces dispositifs sont naturellement itératifs. Le dispositif mis en place à la création de cette ZFE n'était pas forcément adapté aux besoins des professionnels.

Je n'ai pas entendu non plus de propositions de la part de Monsieur COLLOMB, de Monsieur CUCHERAT.

Madame PALOMINO, nous partageons un certain nombre de choses et notamment l'objectif d'être attentifs à l'acceptation que nous partageons intégralement. Cela fait écho à mon intervention préliminaire et à celles de mes collègues de la majorité, en particulier Vincent MONOT. Vous avez parlé de méthodes, d'écoute. Nous partageons cet objectif-là, une ZFE juste socialement et à la hauteur de l'enjeu sanitaire.

Par contre je ne peux pas vous laisser dire que nous laissons les transports en commun pour plus tard. Nous avons lancé de nombreux transports en commun lourds qui sortiront à la fin du mandat. Nous continuerons ensuite. Nous aurons le

débat en Conseil de la Métropole, pour nous projeter un peu plus à terme, parce qu'il y a plusieurs enjeux qui viennent ensemble. Les TC ne sont pas pour plus tard.

Je veux faire un point sur l'investissement et les nouveaux projets. Nous avons besoin de capacité d'investissement pour créer de nouveaux projets de transports en commun. C'est le cas pour les projets en cours, mais aussi pour de nouveaux projets, qui viendraient en plus, ou des renouvellements de matériels qui permettent d'augmenter les capacités, d'allonger les rames de tramway et les quais, qui permettent de transporter plus de personnes, d'augmenter les fréquences.

Nous avons aussi besoin de capacité et de marge de manœuvre sur les questions de fonctionnement, pas seulement d'investissement.

Aujourd'hui, la priorité, c'est d'offrir des solutions efficaces et notamment aussi des solutions nouvelles aux habitantes et aux habitants. Pour cela, nous avons besoin de ces marges de manœuvre. Nous sommes au travail pour cela.

À court terme, la priorité reste la création d'alternatives pour les habitantes et les habitants. Concernant les modes actifs, pour la plupart des trajets de 5 à 10 kilomètres, ils sont faisables, pour une partie de la population, je ne dis pas pour tout le monde, à pied ou à vélo. Nous voyons bien que nous accompagnons une dynamique qui est très forte sur l'augmentation de la pratique cycliste. Ce sont des choses qui arrivent à très court terme.

Cela vaut également pour le bus où nous accompagnons les centaines de milliers de personnes qui utilisent les différents bus, tous les jours, dans la Métropole, même en dehors de la Métropole, à travers des sites propres, des couloirs bus qui sont aménagés, qui ont permis d'avoir des capacités ou des fréquences nettement augmentées.

Un travail à court terme est fait sur la priorité aux feux et d'autres aménagements de voirie. Ce sont des choses très concrètes qui augmentent les capacités, qui augmentent la fréquence pour tout le monde.

Un point sur la question des tarifications. Elles sont ciblées sur les personnes les plus modestes, et le recours à cette tarification solidaire est très important. À Lyon, près de 12 % de la population a accès à ces tarifications. Dans la Métropole, c'est entre 10 et 15 %, selon la commune. C'est considérable. Pour les personnes qui sont actives et bénéficient de 50 % de leurs employeurs, etc., et qui utilisent les transports en commun, nous avons fait un effort particulier pour que cette utilisation puisse être un gain en termes de pouvoir d'achat. Cela vaut également pour les étudiants, pour les familles, en terme tant économique que de simplicité.

Le covoiturage est aussi une action possible à court terme, donc l'appareil. Le numérique permet de trouver des âmes sœurs pour les trajets du quotidien, avec une croissance très forte ces derniers mois sur la plateforme en encovoit-grandlyon.com. Nous pouvons nous attendre à un développement fort du covoiturage du quotidien, ce qui par ailleurs réduira aussi le nombre de véhicules en circulation.

Concernant la mobilité électrique, j'étais encore hier avec les représentants de la société concessionnaire qui aménage les bornes de recharge. Le déploiement de la première vague est quasiment terminé. Nous avons déjà un réseau de bornes qui est implanté. Bien évidemment, il faudra continuer à accompagner et à anticiper le développement futur. Pour l'instant, le nombre de véhicules électriques en circulation ne sature pas les bornes.

Depuis le premier janvier, le SYTRAL est devenu l'AOMTL, l'Autorité Organisatrice des Mobilités des Territoires Lyonnais, avec un espace bien plus important que la seule Métropole, tel que c'était le cas précédemment sur le réseau TCL, avec l'intégration des territoires du Nouveau Rhône. C'est justement avec eux que nous travaillons dès maintenant à la création de nouvelles lignes, notamment des lignes de cars, des lignes de cars express, pour offrir des solutions aux habitants de ces communes-là qui ont maintenant intégré l'AOMTL, le SYTRAL. Et puis il y a la question de la simplification et de l'unification de la tarification aussi, qui permettra de faire ce travail. Nous espérons que la Région participera évidemment à cette simplification pour les habitants et les habitants de l'agglomération, avec la tarification unifiée qui simplifiera les choses en matière d'accès et d'intermodalité entre le TER et les transports en commun urbains.

Le développement du RER à la Lyonnaise, avec de meilleures capacités, de meilleures fréquences, que ce soit sur le tram-train ou le TER, pour qu'on puisse vraiment utiliser ce moyen de transport à toute heure.

Concernant les parkings relais, nous pouvons les décentraliser en bout de ligne, des transports en commun urbains et interurbains et aussi sur les gares.

Concernant les dérogations, je pense qu'il faut regarder les choses avec précision. Une dérogation est déjà proposée dans le dossier de concertation pour la première étape VP 5+. Nous tirerons le bilan de la concertation qui s'est terminée le 5 février. Il pourra y avoir aussi d'autres propositions issues de la concertation. Une a déjà été donnée, 16 mois supplémentaires pour les foyers aux revenus les plus modestes, dans les différentes tranches évoquées précédemment. 16 mois supplémentaires pour faire cette transition-là, pour des véhicules qui auront à ce moment-là 24 ans, voire 27 ans selon la motorisation. Les seuils de revenus qui sont concernés pour ces dérogations-là concernent 60 % des ménages.

Pour les personnes en horaires décalés, la Métropole de Lyon travaille sur cette question, concernant la ZFE, alors qu'au niveau national peu de choses ont été faites en termes d'analyses sur ces emplois, alors que c'est pourtant un sujet sociétal majeur. Nous le prenons à bras le corps, parce qu'il est essentiel.

Enfin, sur les aides financières, Madame CROIZIER, j'ai dit quelques milliers d'euros, mais j'ai aussi dit qu'effectivement c'était important pour un foyer modeste. Évidemment que sortir 1 000, 2 000, 3 000 euros, peut-être, c'est quelque chose qui est important pour un foyer modeste, et je l'ai bien dit. Les aides financières, je le rappelle, concernent 60 % de la population, si on regarde les différentes tranches de revenus. La Métropole fait aussi ce plaidoyer auprès de l'État pour qu'on puisse ajouter éventuellement une autre tranche dans certains cas d'usage. Je souhaite rappeler aussi que la première tranche, celle qui concerne les revenus annuels par part fiscale de moins de 6 400 euros, concerne également les gros rouleurs, qui sont dans cette même catégorie, indépendamment de leurs revenus. Ils auront droit aux aides maximales également. Ce sont des choses qui permettent quand même d'envisager la transition. Les aides financières, les dispositifs de prêts à taux 0, ainsi que les dérogations temporaires permettront aux différents ménages les plus modestes de changer de véhicule. Que ce soit un Crit'Air 1 essence, pour un investissement où le reste à charge sera assez faible, même s'il existe. Sinon, il y a aussi la possibilité, selon les usages des habitantes et des habitants, de passer à un véhicule électrique. Là, il y a un gain double. L'investissement est plus important, avec des prêts à taux 0 et la possibilité de mensualiser l'investissement. Par contre, il y a des gains mensuels immédiats sur le coût du carburant, en raison du coût du carburant et de la consommation très élevée des anciens véhicules. Passer à un véhicule électrique fait gagner plusieurs dizaines, voire plusieurs centaines d'euros, dès les premiers mois, selon les cas d'usage, ce qui permet aussi de lisser les mensualités du prêt à taux 0.

Nous n'avons jamais dit que cela était simple, mais l'objectif est bien, à travers la concertation, d'écouter les habitantes et les habitants pour mieux les accompagner. Il y a des premières propositions qui sont faites, on tirera le bilan, temps de la concertation sur la VP 5+, puis prochainement le bilan de la grande concertation. Cela permettra de faire un package d'accompagnement pour que nous soyons à la hauteur de l'enjeu sanitaire et pour que nous puissions faire cette transition toutes et tous, indépendamment de notre lieu d'habitat ou de notre catégorie sociale. Merci.

M. LE MAIRE : Merci, il fallait reprendre tous ces éléments. Nous sommes là pour débattre. Monsieur COLLOMB, vous avez la parole.

M. COLLOMB Gérard : Je veux rappeler brièvement nos propositions à M. LUNGENSTRASS.

Écarter les circulations de l'agglomération, en particulier, utiliser le quasi-bouclage par la 432 qui permet de passer, pour les véhicules nationaux et internationaux au large de Lyon.

Reprendre la désaturation du nœud ferroviaire lyonnais, parce qu'il faut le faire.

Troisièmement, sur la construction de parkings relais, vous dites que vous êtes d'accord, mais Monsieur COLAS, dans plusieurs interventions, a dit qu'il voulait diminuer le nombre de places dans les parkings relais et qu'il ne voulait plus en construire d'autres.

Sur le régime des aides, j'ai bien entendu que vous êtes éventuellement prêt à pouvoir apporter votre contribution.

Sur le développement de la plateforme électrique, si nous mettions autant d'énergie pour développer des charges électriques que nous en mettons sur la création de pistes cyclables, cela se verrait davantage dans l'agglomération.

Enfin, 2 informations qui me semblent importantes dans Le Progrès, d'aujourd'hui. L'information Tom Tom, qui dit que par rapport aux autres villes françaises, nous sommes la ville qui est revenue au niveau 2019 pour la circulation automobile, ce qui veut dire qu'il y a un peu de travail à faire. Et, ce qui montre qu'il va y avoir encore plus de travail dans l'avenir, les chiffres des promoteurs immobiliers qui montrent que dans l'agglomération lyonnaise on a construit simplement 3 300 logements, pour ce qui concerne ce qui a été construit par les promoteurs, soit moins de 30 %, tandis que sur la troisième couronne, on construisait 43 %. C'est évidemment de la circulation automobile. Merci.

M. LE MAIRE : Merci. Chers collègues, je voulais d'abord vous remercier puisque même si nous aurions pu entendre davantage de contributions et de propositions de la part de certains des intervenants et intervenantes, pour autant, vous constaterez, comme moi, que le temps du débat a bien eu lieu. Donc, Monsieur CUCHERAT, rassurez-vous, il ne s'agit pas d'un sursaut démocratique ni de l'effet foudroyant, soudainement, d'un éclairage supplémentaire dont mon cerveau aurait pu bénéficier. Il s'agit bien d'une volonté de ma part, dès le début, d'adresser ce sujet, dans sa complexité, en prenant le temps. C'était mon objectif et je le considère atteint, pourvu du temps de parole qui a été non seulement accordé, mais surtout pris par chacun et chacune d'entre vous, avec des argumentaires qui avaient besoin d'être entendus. Je crois que nous contribuons ainsi tous, toutes, à la vitalité de notre démocratie et je m'en réjouis.

Je me permettrai de revenir sur quelques petits points en complément, cher Valentin, même si l'exhaustivité était quasiment parfaite. Rappeler que la qualité de l'air s'est améliorée, sur les dernières années, tout comme a progressé notre connaissance des effets délétères des polluants sur la santé humaine. L'OMS a baissé les seuils, considérant que, notamment pour les particules fines, il fallait y être beaucoup moins exposé, si on voulait pouvoir grandir ou vieillir en bonne santé. Madame CROIZIER, les morts prématurées ne sont pas des statistiques, ce sont bien des gens qui meurent du fait de l'exposition à des polluants et notamment aux particules fines.

Sur l'amélioration de la qualité de l'air donc constatée objectivement, depuis un certain nombre d'années. Elle est notamment le fait des progrès technologiques qui ont pu être faits, notamment par les constructeurs automobiles, mais aussi par la réglementation qui s'est durcie, qui les a forcés à réaliser ces progrès technologiques. Pour autant, j'aimerais

rappeler ici à chacune et à chacun que la directive de l'Union européenne sur la qualité de l'air a été prise il y a 14 ans. Donc, les condamnations successives de la France par la Commission européenne, auxquelles se sont ajoutées, la condamnation par le Conseil d'État à une astreinte de 10 millions d'euros de l'État français, jusqu'à l'atteinte de la réglementation. Ce n'est pas rien. Même si effectivement il y a une amélioration objective, nous sommes très loin du compte encore aujourd'hui. Je crois que l'effort des collectivités, Lyon, à cet égard, n'est pas la seule, évidemment, Strasbourg a été citée en exemple, n'est pas suffisant, donc nous allons le poursuivre.

D'ailleurs, je me réjouis que certaines personnes de la majorité présidentielle soutiennent les efforts faits par la Ville de Strasbourg pour mettre en place une ZFE, car je ne crois pas que Jeanne BARSEGHIAN ait été soutenue par la majorité présidentielle, au sujet de la ZFE.

C'est d'abord l'État qui a été défaillant dans la protection de la santé des Français et des Françaises, et donc les Lyonnaises et des Lyonnais.

Il a aussi été fait mention, et je tenais à le relever, des difficultés à déployer les exercices de concertation. C'est bien parce que le constat a été fait que nous n'avons pas suffisamment recueilli d'avis, qu'il a été décidé d'aller plus loin. D'ailleurs, je tiens à féliciter publiquement Valentin qui a organisé un certain nombre de sessions dédiées, pour aller recueillir la parole des commerçants, des professionnels, des citoyens, des élus, sans limites, sans contraintes, en permettant à chacun de s'exprimer. Donc, vous avez eu aussi l'occasion de vous exprimer, pas uniquement dans ce Conseil municipal, mais dans d'autres instances. Quel sursaut démocratique !

Donc oui, il faut prolonger la concertation, il faut prolonger l'écoute, c'est important. D'ailleurs, les paroles recueillies ont déjà permis de proposer des aménagements, pour mieux travailler les alternatives et aussi pour mieux adapter le dispositif au niveau de ressources des habitantes et des habitants.

Dernier point que je voulais souligner et pour lequel il semble qu'il y ait une forme de consensus, la nécessité de bien informer, de bien communiquer et de bien accompagner les habitantes et les habitants de la Ville et de la Métropole sur ce dispositif. Je crois que là aussi des réponses concrètes ont été apportées. Je peux vous garantir de mon extrême vigilance sur ce point. Bien évidemment, nous devons donner la possibilité à tous les habitants et habitantes de changer leur comportement, et notamment leur mode de déplacement, à la faveur de ces nouvelles réglementations qui arrivent. Pour cela, les dispositifs d'accompagnement, donc cette agence des mobilités que nous appelons tous et toutes de nos vœux, auront un rôle majeur à jouer. Nous serons bien sûr très vigilants à ce que son déploiement se fasse dans les meilleures conditions possible et nous ne manquerons pas ici, à la Ville, de faire remonter les difficultés. Il me semble que le débat a eu lieu, et qu'il a été malgré tout serein. Les idées et les points de vue ont pu être partagés.

Nous allons passer à l'étude des trois amendements qui ont été déposés par le groupe Pour Lyon. Ils ont été portés à votre connaissance par le biais du Portail Espace Élu. Je cède la parole à Monsieur LEVY, pour nous les présenter.

Monsieur OLIVER vous auriez pu demander la parole plus tôt, mais je vous la donne, rapidement, car nous allons passer à l'étude des amendements.

M. OLIVER Pierre, Maire du 2^e arrondissement : Monsieur le Maire,

Mes chers collègues,

Il semble que la seule chose que vous ayez à reprocher à votre opposition, et à moi-même, c'est d'avoir fait l'erreur de griller un feu, une fois, devant vous, ce que je reconnais. Je suis très surpris que vous ne fassiez cette leçon de morale à votre voisin de gauche, pour les mêmes raisons, ainsi qu'à bon nombre d'autres élus de votre groupe qui eux-mêmes ne respectent absolument pas cela. C'est toujours le problème quand on veut donner des grandes leçons et que derrière on a des gens qui ne sont pas exemplaires.

Ensuite, concernant la tenue de ce Conseil, alors j'invite tous ceux qui sont ici présents à se connecter sur « YouTube », au Conseil du 2^e arrondissement, où l'Adjoint aux mobilités nous explique pourquoi il n'y a pas de Conseil extraordinaire de prévu. Visiblement, ce jour-là, il n'avait pas la date. Il en profite aussi pour expliquer que le courrier est arrivé pendant les fêtes de Noël, ce qui fait que cette délibération n'était pas au précédent Conseil, à la neuvième minute de la vidéo. Vous verrez tout l'amateurisme de la majorité.

Le dernier point, pour répondre à Monsieur MONOT qui, comme d'autres, ce matin, mettait en accusation la Région Auvergne-Rhône-Alpes, au sujet du RER à la lyonnaise, de la compétence transports de la Région et de ce qui est mis en œuvre. Nous voyons que Conseil est le meilleur exemple du manque de communication entre la Métropole de Lyon et la Ville de Lyon. Visiblement, vous avez peu d'échanges avec Jean-Charles KOHLHAAS, qui est le Vice-président de Bruno BERNARD, à la Métropole sur les questions de transport. Il a déjà eu plusieurs réunions de travail avec Frédéric AGUILERA, le Vice-président de la Région Auvergne-Rhône-Alpes en charge des transports.

J'ai la chance d'échanger avec le Vice-président à la Région qui me tient informé. Plusieurs études ont été lancées pour pouvoir améliorer le service, pour déployer la fréquence et le cadencement des TER, pour faire en sorte qu'il y ait plus d'offres de TER, notamment sur l'Ouest lyonnais. Le rendu des études arrivera avant l'été. Derrière, notre objectif est de pouvoir déployer un service plus important.

Le deuxième sujet en réflexion - vous le connaissez peut-être - est un bus à haut niveau de fréquence entre Trévoux et Lyon. C'est aussi un projet à court terme avec plusieurs dizaines de millions d'euros qui vont être mis sur la table par la Région Auvergne-Rhône-Alpes.

Il y a d'autres études beaucoup plus lourdes, beaucoup plus structurantes, qui sont menées, mais pas que par la Région, également par l'État ou par la SNCF, mais vu que vous ne faites tout le temps référence qu'à la région, je me permets de le rappeler. Derrière, on travaille à des infrastructures beaucoup plus lourdes. Ces infrastructures coûtent extrêmement cher. On parle probablement en milliards d'euros. Je vous pose la question de manière assez simple, quel effort fera la Ville de Lyon pour y participer. Nous savons que la Région va participer largement. Que va faire la Métropole ? Que va faire la Ville de Lyon pour financer ces équipements qui coûtent extrêmement cher ? Un seul exemple, sur la voie L, de Lyon Part-Dieu, sur les 300 millions d'euros d'investissement nécessaire, la Région Auvergne-Rhône-Alpes met 100 millions d'euros sur la table. Est-ce que vous savez combien met la Métropole de Lyon ? Elle met 10 millions. Voilà juste pour vous dire et vous expliquer que la Région Auvergne-Rhône-Alpes investit largement sur le territoire lyonnais. Sachez-le, je suis un acteur majeur, avec Frédéric AGUILERA, pour réussir cette transition et pouvoir offrir un service supplémentaire aux Lyonnais. J'espère que votre majorité ne se contentera pas uniquement de créer des interdictions, de paralyser la circulation et d'augmenter les embouteillages, mais qu'elle investira réellement, elle aussi, pour une meilleure qualité de transport. Merci à tous.

M. LE MAIRE : Monsieur Lévy, je vous cède la parole pour la présentation des amendements.

M. LÉVY Charles-Franck : Lors du débat d'aujourd'hui, votre adjoint, a eu des propos blessants à notre égard, en parlant d'hypocrisie, de duplicité de jeu politique. Pour autant, nous sommes dans une démarche de travail et de proposition. C'est le sens de ces amendements. Il ne suffit pas d'être présent au Conseil municipal, mais, comme vous l'avez dit, Monsieur le Maire, il faut également écouter plutôt qu'entendre. Durant ce Conseil, nous avons fait un certain nombre de propositions concrétisées au travers d'amendements.

Concernant l'amendement numéro un, je ne vais pas faire une lecture linéaire, mais vous rappeler que, dans le cadre du passage à la ZFE 5+, l'État et la Métropole de Lyon accompagnent financièrement le changement de véhicule et le passage à d'autres types de mobilité, et que cet accompagnement se fait de manière proportionnée, en complémentarité, en fonction des revenus des ménages.

Nous avons rappelé un point important, que d'ailleurs des élus de votre majorité ont également souligné. Malgré ces aides, le reste à charge pour la conversion des véhicules reste élevé pour les plus précaires. L'enveloppe restant à financer pour les personnes est estimée à 1 000 euros pour des allocataires du RSA et à 6 000 euros pour des personnes rémunérées pour le montant du SMIC. Ce sont des montants extrêmement importants. Ainsi, Monsieur le Maire, nous vous proposons en page 6 de la délibération le délibéré suivant : « Le Conseil municipal de Lyon soutient en particulier des propositions de dérogation temporaire et des propositions d'aides financières en fonction des revenus des ménages, afin d'accompagner les personnes les plus modestes dans ce changement de mobilité. Le Conseil municipal de Lyon souligne sa volonté de mettre en place un dispositif d'aide financière supplémentaire et complémentaire aux aides de l'État de la Métropole, dans le cadre de la ZFE 5. » Je ne doute pas de l'approbation de cet amendement puisque plusieurs groupes de la majorité ont repris ces propos.

L'amendement numéro deux va également dans le même sens et consiste à prendre le temps d'accompagner chacun dans la mise en place d'une ZFE, avec un enjeu, vous l'avez dit vous-même, d'acceptabilité et d'efficacité. Dans le cadre du passage à la ZFE 5, les classes moyennes, dont le revenu est supérieur à 16 000 euros annuels, sont exclues du dispositif d'accompagnement financier prévu par l'État et la Métropole pour l'acquisition de véhicules moins polluants. Elles sont également exclues du dispositif dérogatoire reportant la mise en œuvre au 31 décembre 2023. Pour ces ménages, la charge financière dans l'optique de changer de véhicule, ou d'adapter leurs pratiques de déplacement, n'en demeure pas moins conséquente et importante, dans des délais restreints pour réunir les sommes nécessaires, tout en accompagnant les changements de comportement. Monsieur le Maire, nous vous proposons en page 5 de la délibération le délibéré suivant : « Le projet doit intégrer un dispositif de communication important et diversifié sur plusieurs canaux, dès que les périmètres et leurs échéanciers seront votés par le Conseil métropolitain, afin de donner une meilleure visibilité possible au plus grand nombre de particuliers et professionnels. Le Conseil municipal souhaite que la mise en œuvre de la ZFE+ soit précédée d'une phase pédagogique, sans verbalisation. Durant cette période, les services de la Métropole mettront en place un accompagnement personnalisé pour mieux informer les automobilistes.

Je vous remercie. Je cède la parole à Madame Samira BACHA-HIMEUR.

M. LE MAIRE : Madame Samira BACHA-HIMEUR, c'est à vous.

Mme BACHA-HIMEUR Samira : Merci, Monsieur le Maire.

En propos liminaire, je voulais vous soutenir ainsi que le Maire du 8^e, que j'ai déjà soutenu hier en Conseil d'arrondissement. Il faut que nous condamnions toute agression, non seulement à l'encontre des élus, mais de tous les administrés.

Concernant l'amendement numéro 3, je salue le fait que le groupe Lyon en commun ait finalement paraphrasé mon amendement, en disant que c'était un bon amendement, alors que, quelques minutes auparavant, il a été dit que nous ne proposons rien. Cet amendement propose des choses, et notamment l'agence des mobilités au plus près des citoyens.

L'idée, de cet amendement, est que les Maisons de la Métropole étant identifiées par les personnes les plus précaires comme le lieu dédié où elles ont l'habitude de venir pour leurs différentes démarches administratives, que nous puissions décentraliser au plus près des habitants, pour éviter de laisser une certaine population au bord du chemin. En page 6 de la délibération, nous avons ajouté : « Le Conseil municipal de Lyon soutient en particulier la création d'un service de conseil aux mobilités. Le Conseil municipal de Lyon soulève l'idée que ce service de conseil aux mobilités soit décentralisé à l'échelle des arrondissements, au sein des Maisons de la Métropole. »

Je vous remercie pour votre attention.

M. LE MAIRE : Merci. Est-ce qu'il y a des demandes de prises de parole sur ces amendements ? Monsieur LUNGENSTRASS, vous avez la parole.

M. LUNGENSTRASS Valentin, rapporteur : Merci. J'avais quelques remarques sur les amendements que nous étudions, qui sont déposés par le groupe Pour Lyon.

Dans le cadre de la délibération que nous vous proposons aujourd'hui, nous avons émis cette observation dans le cadre de l'avis que nous allons rendre prochainement, sur la première étape d'amplification de la zone à faible émission, vous avez déposé un certain nombre d'amendements. Je souhaite rappeler que la grande concertation sur la ZFE lancée début septembre, qui s'achève le 5 mars, est encore en cours. Il y a un certain nombre de choses qui ont été fixées sur l'étape VP 5 +. L'horizon de cette interdiction était bien connu, lors de la délibération de mars 2021 à la Métropole. Nous nous orientons aujourd'hui vers la date de septembre 2021. Cette concertation est une phase d'écoute, d'échange, pour comprendre les besoins et les freins mis en place par la ZFE. C'est une période importante pour préparer un accompagnement juste des habitantes et des habitants. Il est vrai que nous sommes dans une situation un peu compliquée. Ce n'est qu'une fois que ce temps d'échange et d'expression aura été achevé, que nous pourrons collectivement, surtout les conseillers de la Métropole, tirer un bilan et définir, à partir des besoins exprimés, les mesures d'accompagnement les plus efficaces, les plus proches des besoins des habitants.

Je pense que les 3 amendements que vous nous proposez, dont je vous remercie, doivent être versés au débat général. Ce sont déjà des mesures concrètes, alors que cette concertation n'est pas terminée. Il nous manque le bilan de la concertation, la vision globale sur les éléments qui sont pointés en termes de mesures et d'accompagnement. L'acceptation sociale et les enjeux d'accompagnement sont au cœur de notre politique. Nous partageons le fait que cette question de l'accompagnement fera la réussite de la mise en place de la de la ZFE. C'est pour cela qu'il y a cette concertation, sur six mois, pour entendre les différents éléments qui sont importants. Je n'ai aucun doute sur le fait que cette concertation qui est en cours et qui malgré tout mobilise - sur la plateforme « jeparticipe.grandlyon.com » il y a, grosso modo, 5 000 propositions très concrètes. Ce sont des propositions d'aides, de dérogation, d'accompagnement, de nouvelles mobilités qui permettent d'objectiver les besoins des habitantes et des habitants. Cela donnera la possibilité à la Métropole, en laquelle nous avons toute confiance, d'en tirer les conclusions, et, vu que nous partageons cette attention particulière, de mettre en place les mesures justes.

Je pense que ces propositions générales doivent être versées globalement, mais pas dans le cadre de l'avis qu'émet la Ville de Lyon sur la première étape, en l'occurrence VP 5 +. Je propose de donner un avis défavorable à ces amendements.

M. LE MAIRE : Merci Monsieur LUNGENSTRASS. Y a-t-il d'autres prises de parole ? Monsieur SOUVESTRE.

M. SOUVESTRE David : Pour répondre à Madame BACHA-HIMEUR, dans mon intervention, je parlais des Mairies d'arrondissement, je ne parlais pas des Maisons de la Métropole. Nous pensons que les Maisons de la Métropole doivent garder leur vocation première, c'est-à-dire l'action sociale, et ne doivent pas devenir demain des maisons généralistes qui accueilleraient les conseils à la mobilité, etc. Nous voterons contre votre amendement.

M. LE MAIRE : Bien noté, merci. Madame BACHA-HIMEUR, vous avez la parole.

Mme BACHA-HIMEUR : Merci, Monsieur le Maire. Je rappelle que nous parlons justement de proximité et d'action sociale, pour les plus les plus démunis. Là, il s'agissait de souligner que la Maison de la Métropole, dans sa vocation sociale, pouvait accueillir les plus démunis et les plus précaires.

M. LE MAIRE : Il n'y a pas d'autre demande d'intervention. Je vous propose de passer à l'examen des amendements.

Je mets le premier amendement aux voix et vous invite à voter contre. Le scrutin est ouvert.

Amendement n° 1

(Vote.)

(Le groupe Droite, Centre et Indépendants vote pour.)

(Le groupe Progressistes et Républicains s'abstient.)

(Mme BACHA-HIMEUR et MM. CUCHERAT, SECHERESSE votent pour.)

(Mmes BORBON, FERRARI, VERNEY-CARRON et MM. BROLIQUIER, COLLOMB, GIRAULT, HERNANDEZ, LEVY et PRIETO sont non votants.)

Mise au point

(M. GIRAULT et Mme FERRARI ont fait savoir qu'ils avaient voulu voter contre.)

(Mmes BORBON, VERNEY-CARRON et MM. BROLIQUIER, COLLOMB et HERNANDEZ ont fait savoir qu'ils avaient voulu voter pour.)

(M. PRIETO a fait savoir qu'il avait voulu voter contre.)

(Rejeté)

M. LE MAIRE : Le scrutin est clos. L'amendement est rejeté.

Je mets aux voix l'amendement n° 2 et vous invite à voter contre. Le scrutin est ouvert.

Amendement n° 2

(Vote.)

(Les groupes Droite, Centre et Indépendants et Pour Lyon votent pour.)

(Mme NUBLAT-FAURE vote pour.)

(Le groupe Progressistes et Républicains s'abstient.)

(Mmes BORBON, FERRARI, VERNEY-CARRON et MM. BROLIQUIER et HERNANDEZ sont non votants.)

Mise au point :

(Mmes BORBON, VERNEY-CARRON et MM. BROLIQUIER et HERNANDEZ ont fait savoir qu'ils avaient voulu voter pour.)

(Mme NUBLAT-FAURE a fait savoir qu'elle avait voulu voter contre.)

(Rejeté)

M. LE MAIRE : Le scrutin est clos. L'amendement est rejeté.

Je mets aux voix l'amendement n°3 et vous invite également à voter contre. Le scrutin est ouvert.

Amendement n° 3

(Vote.)

(Le groupe Pour Lyon vote pour.)

(Les groupes Droite, Centre et Indépendants et Progressistes et Républicains s'abstiennent.)

(M. DEVERNOIS ne prend pas part au vote.)

(Mmes FERRARI, VERNEY-CARRON et M. BROLIQUIER sont non votants.)

Mise au point :

(Mme VERNEY-CARRON et M. BROLIQUIER ont fait savoir qu'ils avaient voulu s'abstenir.)

(Rejeté)

M. LE MAIRE : Le scrutin est clos. L'amendement est rejeté.

Nous allons passer à l'examen du rapport, et je vous invite à voter favorablement au rapport présenté par Valentin LUNGENSTRASS. Le scrutin est ouvert.

Rapport

(Vote.)

(Les groupes Droite, Centre et Indépendants, Pour Lyon et Progressistes et Républicains votent contre.)

(M. BROLIQUIER et Mmes FERRARI et VERNEY-CARRON sont non votants.)

Mise au point :

(Mme VERNEY-CARRON et M. BROLIQUIER ont fait savoir qu'ils avaient voulu voter contre.)

(Adopté)

M. LE MAIRE : Le scrutin est clos. Le rapport est adopté.

VOEU

Vœu déposé par les groupes Lyon en commun, Socialiste la gauche sociale et écologique, et les Ecologistes :
« ZFE. Pour une meilleure qualité de vie : préservons l'air, développons les mobilités ».

Chers collègues je vous remercie. Nous allons passer à l'examen du point suivant. Il s'agit d'un vœu déposé par les groupes Lyon en commun Socialiste, la gauche sociale et écologique et Les Écologistes.

Je cède la parole à Madame Nadine GEORGEL.

Mme GEORGEL Nadine, Maire du 5^e arrondissement : Merci Monsieur le Maire.

Monsieur le Maire,

Mes chers collègues,

Dans la continuité des éléments qui nous ont été présentés par notre collègue Valentin LUNGENSTRASS, je souhaite, au nom des 3 groupes de la majorité, soumettre à l'approbation de notre Assemblée un vœu destiné au Conseil d'administration de l'AOMTL, SYTRAL, établissement public, qui remplace le SYTRAL depuis le 1^{er} janvier dernier. La majorité souligne le rôle clé que joue le SYTRAL en matière de transition des mobilités, d'accompagnement de notre volonté commune d'amplifier la zone à faible émission et de complémentarité avec les solutions alternatives à l'usage individuel de la voiture qui sont la marche, le vélo, l'autopartage ou le covoiturage. Avec un plan d'investissement sans précédent de 2 milliards et demi d'euros, la volonté de notre majorité pour améliorer les transports en commun existants ou à venir, qu'il s'agisse d'infrastructures ou de fonctionnement, est transformative.

En matière d'infrastructures et de matériels, ce sont, par exemple, de nouvelles lignes de tramway T 9 et 10 notamment, qui permettront de désenclaver certains quartiers populaires de notre Métropole, des lignes de bus à haut niveau de service, l'acquisition de bus électriques et biogaz, ou encore l'allongement des rames de tramway. En matière de service, ce sont des améliorations notables en matière d'horaire ou de fréquence. En tant que Maire du 5^e, j'ai déjà pu constater sur le terrain la satisfaction des habitantes et habitants de certains territoires. Pas plus tard qu'hier soir, dans le quartier de La Sarra, un résident soulignait que l'extension de l'horaire du funiculaire de Fourvière à 23 heures au lieu de 22 heures précédemment, avait nettement amélioré sa vie sociale. Corroborant les enquêtes de mobilité, nous savons combien l'attente est grande en matière de transports en commun, notamment dans le 5^e.

Les décisions prises par le nouvel exécutif du SYTRAL sont donc une réponse forte, tant aux attentes de nos concitoyennes et concitoyens, qu'aux problématiques de pollution et de réchauffement climatique, et il faut le souligner, elles sont d'autant plus volontaristes que le contexte épidémique a généré une baisse de fréquentation des transports en commun, et de ce fait, des recettes associées.

La transition des mobilités, nous l'avons beaucoup entendu ce matin, ne peut cependant s'opérer qu'à l'aune de la justice sociale, de l'inclusion et de la solidarité, pour que l'accessibilité financière ne soit jamais un obstacle à l'utilisation des transports en commun. La nouvelle tarification solidaire du SYTRAL établit, par exemple, l'extension de la gratuité à certaines catégories d'usagers, mais également à toutes les sorties scolaires, les tarifs réduits, avec des abonnements mensuels à 10 euros pour les élèves boursiers, à 25 euros pour les étudiants, ou également des tickets pour les familles à 6 euros. Ces mesures sont d'ores et déjà un succès puisque ce ne sont pas moins de 140 000 personnes qui bénéficient de ces tarifs, à l'échelle de la métropole, dont 56 000 de la gratuité.

Ce faisant, il s'agit pour le SYTRAL de trouver le juste équilibre entre facilitation de l'accès aux transports en commun et développement de cette offre, ou en d'autres termes, de trouver l'équilibre entre une juste renonciation à des recettes induites par la gratuité et les réductions et la nécessité d'investir pour garder un des meilleurs réseaux de transports en commun de France. Consciente que la tarification sociale est un levier puissant pour garantir la mobilité, le pouvoir d'achat, mais aussi la santé des plus modestes, la majorité municipale souhaite que le Conseil d'administration de l'AOMTL SYTRAL puisse encore davantage évaluer l'impact du bénéfice des nouvelles tarifications solidaires, étudier et expérimenter des gratuités ciblées, notamment en faveur des plus jeunes, qui permettraient encore plus de report modal et de justice sociale.

Ce vœu, c'est donc l'occasion pour notre majorité, et je l'espère pour cette Assemblée tout entière, d'affirmer qu'au-delà de l'aspect fonctionnel des mobilités, ce qui est en jeu c'est notre vision de l'avenir et du vivre ensemble. Pour offrir à nos concitoyennes et concitoyens un environnement urbain sain et durable, d'une part, et, d'autre part, un panel de solutions de mobilité tout à la fois étendu, qualitatif et adapté à leurs besoins, qu'ils soient physiques, financiers, professionnels ou personnels, nous avons besoin de la mobilisation de tous les acteurs institutionnels, qu'il s'agisse des collectivités, pour nous les arrondissements, la Ville de Lyon, la Métropole et la Région, des bailleurs sociaux ou des établissements publics tels que le nouveau SYTRAL. C'est bien l'objet de ce vœu, d'appeler à cette mobilisation pour accompagner toutes et tous dans la mise en œuvre de la ZFE, pour une meilleure qualité de vie dans notre ville et notre métropole. Je vous remercie.

M. LE MAIRE : Merci Madame GEORGEL. Pour le groupe Progressistes et républicains, Madame PALOMINO, vous avez la parole pour cinq minutes.

Mme PALOMINO Sylvie : merci, Monsieur le Maire.

Monsieur le Maire,

Chers collègues,

Nous sommes plus que réservés concernant le vœu qui nous est aujourd'hui proposé par votre majorité. En effet, il s'agit ici essentiellement de demander au SYTRAL et à la Métropole de Lyon de mettre en place la gratuité des transports en commun pour des publics ciblés. Vous nous présentez cela comme une mesure, si ce n'est la mesure compensatoire, à la mise en place de la zone à faible et émission.

Or, si nous comprenons bien l'objectif de vous racheter une conscience sociale auprès des groupes de votre majorité, il nous apparaît important de vous rappeler un certain nombre d'éléments concernant cette gratuité, et de vous préciser en quoi elle ne répond pas, pour nous, à l'objectif ici affiché. La gratuité des transports en commun pour les plus démunis et les plus jeunes de nos concitoyens est une mesure sociale en tant que telle. À ce titre, elle mérite d'être étudiée au regard de l'évaluation des tarifications sociales déjà existantes, mais aussi en termes de résultats mis en rapport avec le coût à supporter pour la collectivité.

Sur le fond, outre la question tarifaire, le problème reste surtout l'offre de transport, car, j'insiste, une autre réalité, la saturation des réseaux aux heures de pointe actuelles - je vous invite à essayer de monter dans le métro B à Jean Macé ou Saxe Gambetta, à ces horaires et vous vous en ferez une idée - laisse peu de marge à une augmentation rapide du nombre des nouveaux passagers. La gratuité peut inciter, en termes de public, une majorité plus importante de piétons sur une partie de leur trajet, plus qu'une majorité d'ex-automobilistes. En effet, les études menées par l'ADEME sur le report modal de la voiture vers un autre mode de déplacement pointant la nécessaire efficacité des transports en commun, en comparaison avec la voiture, pour permettre un report. Là où nous divergeons, c'est sur votre logique. Vous nous dites qu'en compliquant la vie des automobilistes, vous finirez bien par les obliger à un report modal, alors que toutes les alternatives promises à la voiture en ville ne sont pas encore opérationnelles, même si certaines le sont. Augmenter de 30 minutes le trajet d'une personne, c'est lui faire perdre 1 heure par jour. Cela aussi représente un coût social important, mais aussi des problématiques de santé. C'est pour cela que nous défendons une approche incitative qui consiste en un maillage plus important du territoire en transports en commun structurant, en parking relais, en voies express vélo. Eux seuls sont à même de favoriser un report modal, soutenable socialement. À la Métropole, nous avons su mettre en place une plateforme Écoréno'v qui a fait ses preuves pour favoriser la rénovation thermique des bâtiments. Il serait à nos yeux plus efficace, et beaucoup plus acceptable socialement, de mettre en place un dispositif en s'en inspirant, pour accompagner la transition de véhicules individuels très polluants vers des véhicules plus respectueux de notre environnement et de notre qualité de l'air.

En tout état de cause ce vœu saupoudre un peu de sucre pour ceux qui, dans votre majorité, ont du mal à avaler la potion antisociale, mais il n'accompagne pas réellement les Lyonnaises et les Lyonnais, qui seront en difficulté. Aussi, si nous sommes favorables à la réalisation d'une étude d'impact, nous ne pouvons accepter que cela soit présenté comme une mesure compensatoire à la zone à faible émission. Nous ne voterons pas ce vœu, nous nous abstiendrons. Je vous remercie.

M. LE MAIRE : Merci Madame PALOMINO. Pour le groupe Droite, Centre et Indépendants, j'ai une intervention de Monsieur OLIVER.

M. OLIVER Pierre, Maire du 2^e arrondissement : Monsieur le Maire, mes chers collègues, nous avons un certain étonnement à la lecture de ce vœu. Pourquoi ces propositions n'ont-elles pas été intégrées aux observations du Maire de Lyon, dans le cadre de l'avis que vous nous avez soumis dans le cadre de l'amplification de la ZFE, puisque c'est bien la Métropole qui est en charge des mobilités et qui dirige l'autorité d'organisatrice des mobilités des territoires lyonnais ? Les groupes de la majorité estimerait-ils l'exécutif municipal trop timoré ? J'ai une question à poser à Madame GEORGEL. Pourquoi ne pas avoir posé toutes ces revendications au CA de l'AOMTL d'hier ? Vous exprimez trois souhaits tournant tous autour de la tarification des transports en commun. Le bilan des tarifications sociales et solidaires est connu. Il a été donné hier, lors du Conseil d'administration de l'AOMTL, dont certains ici font partie.

Ainsi, en janvier 2022, nous avons 59 500 abonnements à 0 euro - je dis juste à Monsieur MONOT que parmi ceux-là il y a les demandeurs d'asile et les demandeurs de titre de séjour - 93 800 abonnements à 10 euros et 99 800 abonnements

étudiants, avec un prix réduit à 25 euros. L'inconnu, par contre, est celui de l'impact sur les taux de fraude, car quand vous êtes utilisateur, vous n'avez pas l'impression que celui-ci ait baissé, mais vous allez sûrement nous dire que cela est dû aux phénomènes de non-recours. Je crois qu'il faut cesser d'être naïfs.

Sur les gratuités, rappelons qu'à la fin il faut toujours un payeur. Plusieurs sources de financement existent pour l'AOMTL :

- Le versement mobilité payé par les entreprises qui représentent 47 % du financement ;
- La billetterie, qui représente 30 % ;
- Les aides des collectivités et de l'État ;
- Dans une moindre mesure, la publicité, mais je vous rappelle que vous n'en voulez plus.

Aux velléités de gratuité supplémentaire exprimées mercredi à l'AOMTL par Mesdames BURRICAN et BOFFET, le Président de la Métropole a répondu qu'il n'était pas possible de supprimer une recette de billetterie si elle n'était pas remplacée, et que les gratuités totales ou partielles accordées jusqu'à maintenant nécessitaient une hausse de la participation de la Métropole au financement de l'AOMTL. Quant au Vice-président délégué de cet AOMTL, il a indiqué être peu convaincu par l'intérêt de la gratuité. Vous comprendrez donc que dans un souci de préservation de l'harmonie entre les exécutifs municipaux et métropolitains, nous ne puissions cautionner une proposition de vœu qui irait à l'encontre des volontés du Président Bruno BERNARD et de son Vice-président Jean-Charles KOHLHAAS. C'est la raison pour laquelle nous ne prendrons pas part au vote. Je vous remercie.

M. LE MAIRE : Merci. Madame GEORGEL, souhaitez-vous réagir ? Avant de vous redonner la parole, nous avons deux mains levées, Madame RUNEL et Monsieur SOUVESTRE. Madame RUNEL, vous avez la parole.

Mme RUNEL Sandrine, Adjointe : Nos deux groupes, Lyon en commun et Socialiste, la gauche sociale et écologique, souhaitons réagir, notamment au regard des interventions précédentes, pour rappeler quelle était la philosophie de ce vœu, à l'origine de nos deux groupes, qui ont été rejoints par les écologistes, notre demande initiale, et la demande qui sera formulée auprès du Président écologiste Bruno Bernard.

Pour nous, il ne peut y avoir de ZFE sans mesures sociales. C'était le sens de nos deux interventions. Nos préoccupations sont autant sociales qu'environnementales. Nous pensons que cette ZFE doit répondre à un double enjeu, à la fois de santé publique, mais aussi un enjeu social, pour que les habitants qui vivent aux abords des axes à forte circulation routière notamment, puissent pouvoir accéder au transport. De ce fait, nous avons proposé et demandé la gratuité des transports en commun dès lors que les pics de pollution étaient déclarés par le préfet, et que la circulation différenciée était mise en œuvre. Pouvoir accompagner l'alternative à la voiture, et le report modal, via les transports en commun, nous semble une mesure évidente.

Il nous semble également important que les transports en commun puissent être accessibles aux moins de 12 ans. Le ticket de famille, dont certains ont fait la promotion dans cette Assemblée, ne suffit pas. Il y a aujourd'hui des familles qui ont un abonnement. Les parents ont un abonnement, et les enfants ne l'ont pas. Le week-end, ces familles-là utilisent leur voiture parce que le ticket famille est beaucoup plus coûteux et onéreux. Ce que nous souhaitons, c'est que les moins de 12 ans puissent avoir un accès libre aux transports en commun. C'est le sens de l'expérimentation qui est demandée au Président du SYTRAL dans ce vœu.

De la même manière, nous avons souhaité qu'il puisse y avoir une expérimentation sur la gratuité les week-ends, et notamment le samedi, ce qui était une mesure qui nous semblait importante pour que les commerçants de centre-ville, ou de centres de quartier, puissent retrouver une certaine attractivité. Au regard des interventions précédentes, nous nous étonnons que les amendements qui avaient été proposés par le groupe Pour Lyon ne se retrouvent pas dans ce vœu, puisqu'ils proposaient des mesures sociales. Les mesures sociales et d'accompagnement à l'alternative à la voiture sont dans ce vœu. Pour autant, nous souhaitons, Monsieur le Maire, vous demander une suspension de séance avant la mise au vote de ce vœu. Je vous remercie.

M. LE MAIRE : D'accord. Merci. M. SOUVESTRE.

M. SOUVESTRE David : Je rejoins la demande de Madame RUNEL. Nous souhaitons une suspension de séance de quelques minutes.

M. LE MAIRE : je suspends la séance pour dix minutes (12h37 – 12h45)

(Suspension de séance de 12h37 à 12h45)

M. LE MAIRE : Nous reprenons notre Conseil. J'ai une demande de prise de parole. Monsieur CUCHERAT.

M. CUCHERAT Yann : Merci, Monsieur le Maire. Je donnerai juste une petite explication de vote. Au regard des différentes interventions des groupes de la majorité, nous comprenons assez clairement que vous n'êtes visiblement pas d'accord entre vous sur ces différents sujets, en tout cas, c'est le sentiment que cela donne. Nous n'allons pas participer à vos histoires de famille. Je pense qu'il y a des conseils d'Adjoints pour cela. Nous vous laissons régler vos problématiques en interne. Nous vous remercions.

M. LE MAIRE : Je mets ce vœu aux voix et vous invite à voter favorablement. Le scrutin est ouvert.

(Vote)

Vœu déposé par les groupes Lyon en commun, Socialiste la gauche sociale et écologique, et les Ecologistes : « ZFE. Pour une meilleure qualité de vie : préservons l'air, développons les mobilités ».

(Les groupes Droite, Centre et Indépendants et Pour Lyon ne prennent pas part au vote.)

(Le groupe Progressistes et Républicains s'abstient.)

(M. BILLARD et Mme DE MONTILLE votent contre.)

(Mmes BACHA-HIMEUR, FERRARI et MM.BLACHE et BROLIQUIER sont non votants.)

Mise au point :

(Mmes BACHA-HIMEUR, DE MONTILLE et M. BILLARD ont fait savoir qu'ils voulaient ne pas prendre part au vote.)

(Adopté)

M. LE MAIRE : Le scrutin est clos. Le vœu est adopté.

MOTION

Motion déposée par le groupe Droite, Centre et Indépendants : Contrat d'Engagement Républicain

M. LE MAIRE : Il nous reste une motion déposée par le groupe Centre, droite et indépendants. Je donne la parole à Monsieur OLIVER.

M. OLIVER Pierre, Maire du 2^e arrondissement : Monsieur le Maire,

Mes chers collègues,

Permettez-moi de revenir sur un point essentiel concernant l'attribution de subventions de notre collectivité à toute association. Ce point essentiel concerne la laïcité et le pacte républicain.

Lors du Conseil municipal du 27 janvier dernier, nous vous avons alertés sur ce qui nous apparaissait comme un manque important dans votre délibération relative aux subventions aux clubs sportifs, mais il est vrai, nous aurions pu le faire pour toutes les délibérations portant attributions de subventions à une association. Nous nous inquiétons en effet de ne pas voir figurer sur cette délibération la référence explicite au contrat d'engagement républicain prévu par la loi d'août 2021. Nous avons été surpris de la réponse donnée par votre adjointe qui ne semblait pas au fait des enjeux ou peut-être ne les partageait-elle pas ?

Pour rappel, la loi du 24 août 2021 prévoit qu'un contrat d'engagement républicain doit être mis en place pour l'attribution d'une subvention publique à une autre association.

J'en rappelle les principes :

- le respect des lois de la République,
- la liberté de conscience,
- la liberté des membres de l'association,
- l'égalité et de la non-discrimination,
- la fraternité et la prévention de la violence,
- le respect de la dignité de la personne humaine,
- le respect des symboles de la République.

Cette loi est intervenue à la suite d'une demande de l'Association des maires de France se faisant le relais de nombre d'élus locaux confrontés à de l'entrisme religieux.

Je vous renvoie également à un rapport sénatorial de 2018 s'inquiétant de voir les clubs sportifs comme un lieu de radicalisation et d'endoctrinement en France. Une enquête IFOP du 8 décembre 2021 montre que 53 % des professeurs de lycée public ont constaté des absences de filles au cours de sport, au nom des convictions religieuses.

Aujourd'hui, un collectif appelle à défendre le port du voile dans la pratique du sport. Cela nous montre à quel point la laïcité est fragile, et qu'il faut la préserver pour permettre à tous de faire une pratique sportive sans être inquiété par leur religion. Nous nous demandons si vous êtes conscient des réalités et de l'état de la laïcité, qui est le fondement de notre République, quand le simple fait d'informer sur la situation de la place qu'occupe la religion dans certains quartiers expose à des menaces de mort, comme c'est le cas pour l'équipe de Zone Interdite d'M6 suite à un reportage sur le communautarisme à Roubaix.

La laïcité le principe de séparation de société civile et de la société religieuse, l'État n'exerçant aucun pouvoir religieux, et les églises aucun pouvoir politique. Nous devons tous œuvrer pour protéger la laïcité, non pas comme une énième religion, mais bien comme une garante du droit d'expression et du culte. C'est pour cela que les principes républicains au sein des associations que la Ville de Lyon finance doivent être réaffirmés.

Nous demandons donc à la Ville de Lyon d'assurer cette séparation claire et de ne pas prendre le risque de subventionner des associations qui participeraient à attaquer les principes de laïcité essentielle au bon fonctionnement de la République.

À ce jour, le contrat d'engagement républicain ne figure pas dans les documents à transmettre pour obtenir une subvention de la part de la Ville de Lyon, contrairement à ce que la loi préconise. Monsieur le Maire, c'est pour toutes ces raisons que nous vous demandons que la signature du contrat d'engagement républicain soit systématiquement exigée dans le cadre d'une subvention accordée par la Ville à une association.

Un vote unanime de cette motion marquerait notre volonté affirmée de vrai pour une République laïque, solidaire et apaisée. Ne pas la voter pourrait être interprété comme une défaillance du pacte républicain et une remise en cause du caractère laïc de notre République.

Je vous remercie.

M. LE MAIRE : Merci. Pour le groupe Pour Lyon j'ai une demande de prise de parole par Monsieur LÉVY. C'est à vous pour cinq minutes.

M. LÉVY Charles-Franck : Merci.

Monsieur le Maire,

Chers collègues,

Mesdames et Messieurs,

Nous avons été extrêmement troublés par les approximations de votre adjointe, lors du dernier Conseil municipal. Elles ont semé le doute auprès de beaucoup de Lyonnais, surtout quand on a également une délégation liée à l'éducation populaire. Il y a eu un lien extrêmement fort entre les questions de laïcité, de tolérance, d'appartenance à une religion, notamment à l'occasion d'événements sportifs. La laïcité, c'est l'abstention, la neutralité et ne rien tolérer. Tolérer c'est autre chose, c'est subir une agression en faisant comme si on ne la subissait pas, ce qui se conçoit. Tout le monde appelle à une sorte de modération. Je ne peux qu'inviter votre adjointe à lire notamment le dernier guide de l'UFOLEP sur « sport et laïcité », en rappelant les quatre R, du Respect, d'être Raisonnable, de la Rigueur et du Rassemblement.

Ce n'est pas ici que nous pourrions avoir de longs débats sur ce sujet, mais je souhaite que nous puissions avoir un dialogue et un échange, notamment en commission, sur ces questions de laïcité et de vie associative. Comme l'a dit le Maire du 2^e arrondissement, il s'agit d'appliquer la loi qui elle-même a été votée, je crois, avec un certain consensus. La laïcité n'est pas une opinion parmi d'autres, mais la liberté d'en avoir une. Et elle n'est pas une conviction, mais un principe qui ne les autorise pas toutes sous réserve du respect de l'ordre public et d'autrui. Je pense qu'il est extrêmement important de séparer tout ce qui est de la sphère publique et de la sphère privée, et de pouvoir approuver cette charte qui est inscrite dans la loi de la République. Nous attendons aussi, de la part de l'Adjointe, des propos qui rappellent le principe du respect des règles. Je vous remercie.

M. LE MAIRE : Très bien, bien noté. Vous aurez cette discussion en commission. Monsieur LEVY, Voulez-vous tout de même préciser qu'elle serait l'orientation du vote ?

M. LÉVY Charles-Franck : Nous sommes plutôt pour ce qui est proposé, Monsieur le Maire.

M. LE MAIRE : Pour le groupe Lyon en commun, Monsieur Chevalier, c'est à vous pour cinq minutes.

M. CHEVALIER Alexandre, Adjoint : Merci Monsieur le Maire.

Mesdames Messieurs,

Chers collègues du groupe Droite, Centre et Indépendants,

Oui, la République a besoin de notre vigilance, en tant que citoyen bien sûr, mais à cet instant en tant qu'élu. Et à bien des égards, le fait de rappeler que les lois de la République se situent au-dessus de toutes les autres me semble tout à fait louable, juste et pertinente, bien légitime, en somme. Ce contrat d'engagement républicain soulève tout de même quelques questions.

Il y a une dizaine d'années, une farandole d'intégristes, ramassis de royalistes, de racistes et d'homophobes, s'était rassemblée place Bellecour. Ils étaient venus écouter les éructions ridicules et enthousiastes d'une certaine Frigide BARJOT et les envolées mollement lyriques portées par un mouvement manifestement séparatiste, la Manif pour tous. D'autres, comme Monsieur BLANC, doivent aussi s'en souvenir. Autre exemple, il y a encore peu alors que je questionnais notre Assemblée sur l'octroi de subventions à des associations de scouts, dont il faut être ignorant, ou de mauvaise foi

pour nier que s'y développe, de façon systémique, un prosélytisme spirituel que je me garde bien d'ailleurs de juger, certains allant même jusqu'à se marier uniquement entre scouts, j'ai eu droit de la part de Madame de MONTILLE, à des réactions indignées, à des cris d'orfraie, et, de la part d'anonymes planqués derrière leur clavier, à des insultes et des menaces. J'ai même eu le déshonneur de figurer en bonne page dans un torchon d'extrême droite, Valeurs Actuelles, ce qui n'aura naturellement pas échappé à celles et ceux d'entre vous qui sont abonnés. Imaginez les conséquences si mon groupe avait voté contre cette délibération. Pourtant, là aussi, à en croire certains, il n'y a aucun risque de séparatisme ni le moindre soupçon d'anti-républicanisme. De mon côté, j'observe simplement une méfiance et une indignation à 2 vitesses. Alors oui, aujourd'hui, je m'amuse de voir ces mêmes personnes prendre de grands airs, gesticuler et nous demander d'appliquer la loi sur le séparatisme, via ce contrat d'engagement républicain.

Bien sûr, nous appliquerons la loi. La loi est la loi. Nous l'appliquons déjà. Nous ne vous avons pas attendus pour cela, et nous l'appliquerons, quel que soit le séparatisme, quelles que soient ses racines, quelle que soit sa religion. Cela étant dit, permettez-moi de vous mettre en garde contre un texte qui, sous couvert d'un républicanisme exalté, cousu d'imprécisions et de flous, ouvre la porte au fait du prince. Car le risque de mésinterpréter, à dessein ou non, l'esprit de la loi est grand, et la pression qui pèse désormais sur les épaules des associations l'est tout autant. Permettez donc que je partage avec le nombre d'associations écologistes, associations de luttes sociales et syndicales, quelques inquiétudes quant à la criminalisation de certaines formes d'action et à l'instrumentalisation politicienne de ce contrat. En effet, à l'inverse des grandes lois progressistes qui ouvrent les droits aux citoyens, je pense naturellement à la loi de 1901 sur le droit à l'association, ou à celle de 1905 qui garantit l'égalité entre tous les cultes, celle-ci ne fait que donner un pouvoir supplémentaire à l'administration dont la neutralité reste à prouver, et ne garantit en rien la transparence ou l'équité de traitement. Le Haut Conseil à la Vie associative, qui est loin d'être une bande d'écologos-bobos, islamo-extrême gauchistes ou wokistes, va d'ailleurs plus loin et pointe l'absence, je cite : « d'informations claires, préalables et obligatoires sur les voies de recours susceptibles d'être exercées par les associations et les fondations mises en cause. »

Ainsi, en tant que républicain convaincu et militant, je me satisfais de notre volonté partagée et collective à protéger, chers collègues, notre modèle de société, où en plus de la liberté, l'égalité, la fraternité, la laïcité figure en bonne place, mais à une époque où l'on travestit les mots et les concepts, et où l'on s'autorise à travestir l'histoire, je me méfie d'un contrat et d'une loi qui me semble fragiliser celle de 1901, au lieu de réaffirmer avec force celle de 1905. Je vous remercie.

M. LE MAIRE : Merci Monsieur CHEVALIER. Pour le groupe Les Écologistes Madame CABOT, c'est à vous pour cinq minutes.

Mme CABOT Marie-Agnès : Merci, Monsieur le Maire.

Mes chers collègues,

« Dura lex, sed lex ». Nous avons à cœur, comme vous le savez, le pacte républicain. Cette loi, même si elle nous inquiète et nous déplaît déjà, sera appliquée sans accommodements par la ville, contrairement à certaines municipalités qui, entre autres, n'appliquent pas ou mal la loi SRU. Que dire de la condamnation de notre région pour non-respect de la loi Sauvadet de 2012 sur l'égalité professionnelle femmes/hommes ? « Dura lex, sed lex ».

Dans ce CER, contrat d'engagement républicain, les dispositions concernant les associations nous semblent dangereuses pour plusieurs raisons. Le droit d'association n'est pas tombé du ciel et ce fut un long chemin pour l'obtenir. Que serait notre société sans les associations et leurs bénévoles ? Quelles seraient les possibilités d'action des élus sans l'aide de ces structures, nombreuses, éclectiques, expertes sur tant de sujets et si précieuses pour nous et pour nos concitoyens ? Rappelons ici la définition d'une association : « groupement de personnes volontaires réunies autour d'un projet commun ou partageant des activités, mais sans chercher à réaliser des bénéfices. »

Nos associations sont présentes lorsqu'il s'agit de pallier les défaillances de plus en plus nombreuses de l'État. Voici pourtant que ce même État intervient pour reprendre la main sur ces structures qui sont devenues un indispensable pilier de notre démocratie. « Dura lex, sed lex », au regret de certains, nous ne parlerons pas ici du fait religieux, mais plutôt de l'engagement pernicieux que le législateur exige des associations, je cite : « s'abstenir de toute action portant atteinte à l'ordre public. » L'ordre public, Serge BRODEAU, conseiller honoraire à la Cour d'appel de Versailles, nous le dit, il y a peu de notions juridiques qui sont aussi difficiles à définir que celles d'ordre public. Je doute que des associations comme les Compagnons d'Emmaüs, ou les Restos du Cœur parfaits exemples de mouvements iconiques qui, au quotidien, pallient les manquements de l'État, soient heureusement peu concernées par cette demande d'engagement, de ne pas porter atteinte à l'ordre public.

Mais des associations militantes qui ont plus que largement démontré leur utilité et à quel point elles sont indispensables risquent de ne plus pouvoir remplir tout ou partie de leurs missions. Des actions de L214, du RAP (Résistance à l'agression publicitaire), Oxfam, anticor ou encore d'Extinction Rebellion, Handicap International pourraient (*intervention inaudible due à une coupure du micro*) potentiellement impossible ou sous le coup de la loi. A l'heure du débat ou plutôt de l'absence de débat sur le nucléaire et de la volonté politique de construire de nouvelles centrales, une association lyonnaise comme Sortir du nucléaire ne risquerait-elle pas de tomber sous le trait de plume arbitraire d'un fonctionnaire zélé ou sous influence.

La loi du 1^{er} janvier 1901, modifiée le 6 janvier 1936, donnait déjà toute possibilité à l'exécutif d'intervenir si nécessaire contre des associations dévoyées telles certaines associations d'extrême droite locales qui de notre point de vue auraient déjà dû être dissoutes de façon effective depuis belle lurette.

« Dura lex, sed lex », en conscience, nous réaffirmerons ici avec force notre volonté de collaboration et de dialogue avec les associations, avec vigilance et en fraternité. Comme la loi est dure, mais c'est la loi, nous voterons contre cette motion sans intérêt, car nous respectons la loi. » Je vous remercie.

M. LE MAIRE : Merci Mme CABOT. J'ai une explication de vote de Madame LEGER.

Mme LEGER Stéphanie, Adjointe : Merci.

Monsieur le Maire,

Mesdames et Messieurs les élus,

Avec cette motion, le groupe Droite, Centre et Indépendants demande au Maire de Lyon de faire signer aux associations recevant des subventions de la Ville un contrat d'engagement républicain, conformément aux dispositions de la fameuse loi séparatisme, ainsi que le décret et la circulaire subséquente. Je vous remercie, Monsieur le Maire, de me donner la parole à ce sujet pour exprimer mon opposition à cette disposition et, par extension, à la motion présentée au débat.

En premier lieu, le contrat d'engagement républicain me semble être un non-sens. Il prévoit que toute association ou fondation subventionnée par des fonds publics s'engage à respecter les principes de liberté, d'égalité, de fraternité et dignité de la personne humaine, les symboles de la République, à ne pas remettre en cause le caractère laïc de la République, et à s'abstenir de toute action portant atteinte à l'ordre public. Il s'agit d'autant d'éléments déjà consacrés par la Constitution et la législation, Monsieur Pierre OLIVER. Autrement dit, cette nouvelle circulaire gouvernementale vise à contractualiser la loi. C'est bien sûr un non-sens puisque chacun est d'ores et déjà sommé de respecter ces principes.

Par ailleurs, la Charte des engagements réciproques signée en 2014 entre l'État, les collectivités territoriales et les associations réaffirme déjà les principes de laïcité et de respect de l'ordre public, mais cette question de redondance n'est pas le fond du problème, car par l'intermédiaire de ce contrat d'engagement, le législateur donne la possibilité aux collectivités de sanctionner unilatéralement les structures dont elles estiment contrevenir aux principes de la République, alors même que lesdites infractions ne sont pas définies, comme l'a souligné Monsieur Alexandre CHEVALLIER. Comment alors caractériser une atteinte au principe de fraternité, par exemple ? Par ces dispositions, la loi donne à l'administration un pouvoir d'interprétation des principes constitutionnels et ouvre la porte à des sanctions immédiates, et hors du champ judiciaire comme c'est normalement le cas. Vous connaissez déjà vos pouvoirs de police, Monsieur le Maire, vous seriez quasi juge constitutionnel désormais, car si la défense des principes républicains est une évidence, un contrat d'engagement républicain permet aux collectivités de juger l'action associative au regard de principes pour lesquels elles n'ont aucune légitimité à statuer.

La loi permet déjà d'annuler les subventions aux structures si ces dernières agissent de manière illicite, mais cela se fait par voie de justice et non par une prise de position politique, par définition partisane. Le milieu associatif ne s'y est d'ailleurs pas trompé et a fait part de son inquiétude quant à la remise en cause du principe, lui aussi constitutionnel, de liberté d'association et de liberté d'action associative, car si les principes de la République sont déjà défendus dans une myriade de textes, le contrat d'engagement républicain introduit une nouveauté. L'institutionnalisation de la défiance envers les associations alors présumées coupables. C'est un acte grave qui met ces structures dans une situation d'insécurité juridique et financière et ouvre la porte à des sanctions arbitraires.

Cette loi remet en cause le principe de liberté d'association en instaurant un contrôle administratif de l'action des associations, sans qu'il soit même besoin de passer devant un juge. Alors non, Monsieur le Maire, mes chers collègues, le groupe Socialiste, la gauche sociale et écologique ne soutient en aucune manière la mise en place de ce contrat républicain qui ne fera que heurter la relation et la confiance que la Ville entretient avec ses partenaires associatifs.

Bien entendu, il faut défendre les principes de laïcité, d'égalité de toutes et de tous devant la loi, d'égalité hommes/femmes, etc., mais la Ville de Lyon le fait déjà. C'est l'engagement qu'a pris notre majorité et que vous avez pris, Madame l'Adjointe au sport, notamment au travers de l'appel à initiatives associatives. C'est l'engagement que j'ai pris également, et l'ambition du projet éducatif de Lyon, de faire vivre les valeurs républicaines via des objectifs opérationnels et concrets. Notre groupe ne pense pas souhaitable que la Ville s'arroge des prérogatives de police morale et de la pensée, dans une logique de surveillance généralisée, au détriment de la liberté d'association et de l'ordre juridictionnel. Vous l'aurez compris, nous voterons contre cette mention. »

M. LE MAIRE : Merci Madame LEGER. Alors j'ai une main levée de la part de Monsieur OLIVER. Est-ce une demande ?

M. OLIVER Pierre, Maire du 2^e arrondissement : Pour préciser très rapidement que vous nous faites la leçon à chaque Conseil, et que je suis heureux d'apprendre que les explications de vote peuvent durer aussi longtemps. Je vous remercie.

M. LE MAIRE : En effet, elles peuvent être parfois un petit peu longues. Avant de passer au vote, je souhaite dire quelques mots.

Monsieur OLIVER, vous terminiez votre présentation de la motion en nous donnant une interprétation du vote que nous pourrions faire en sa défaveur. Sans me faire juge constitutionnel, comme l'évoquait Stéphanie LEGER, en vertu de la Constitution, je conserve quand même une liberté de conscience et d'expression. Vous ne m'en voudrez pas de donner le sens que je souhaite à mon vote, sans avoir à passer par votre police de la pensée.

Je suis surpris de votre motion parce qu'elle demande la mise en place sans attendre de ce contrat d'engagement républicain. Vous êtes bien prompt à le demander dans les plus brefs délais, alors même que certains députés Les Républicains à l'Assemblée nationale avaient demandé la suppression de cet article, à l'occasion du débat parlementaire. Aujourd'hui, votre souhait d'aller vite apparaît comme une contradiction. Dans votre famille politique, les choses ne sont peut-être pas claires. Je vous laisse régler ça en famille.

Il s'agit d'une obligation légale. Donc, oui, nous l'appliquerons, bien sûr que nous l'appliquerons le temps de faire entrer cette nouvelle disposition dans le portail des aides, qui est la plateforme de dépôt des demandes de subventions utilisées par les associations. Je me permets d'ailleurs de souligner à ce sujet que le portail Dauphin, qui est celui de l'État pour les demandes de subventions au titre de la politique de la ville, vient tout juste d'intégrer cette nouvelle exigence, cette nouvelle disposition, applicable aux demandeurs, et que nous n'en avons pas encore été formellement informés. Il me semble que nous pouvons considérer que nous sommes dans les temps.

Sur le fond, puisque certains se sont exprimés à ce sujet, je voulais quand même dire que ce contrat d'engagement républicain fait naître une méfiance envers les associations qui jouent pourtant un rôle fondamental sur notre territoire. La Commission nationale consultative des droits de l'homme s'en est d'ailleurs émue en alertant sur, je cite : « un texte qui risque de fragiliser les principes républicains au lieu de les conforter. » Le mouvement associatif s'en est ému, et a fait part de ses inquiétudes quant aux risques induits pour la liberté d'action associative. Les associations d'élus s'en sont également émues, pointant le risque d'interprétation d'un certain nombre de dispositions. Cela a été particulièrement bien évoqué par les intervenants de la majorité. Nous allons donc mettre en place et appliquer ce dispositif. Cela étant, j'invite les collègues de la majorité à voter contre cette motion qui ne nous semble absolument pas nécessaire. Je la mets d'ailleurs aux voix et vous invite donc à la rejeter.

Motion déposée par le groupe Droite, Centre et Indépendants : « Contrat d'engagement républicain ».

(Vote.)

(Les groupes Droite, Centre et Indépendants et Pour Lyon votent pour.)

(Mmes BACHA-HIMEUR, FERRARI, BOUAGGA et M. BROLIQUIER sont non votants.)

Mise au point :

(Mme BACHA-HIMEUR et M. BROLIQUIER ont fait savoir qu'ils avaient voulu voter pour.)

(Mme BOUAGGA a fait savoir qu'elle avait voulu voter contre.)

(Rejeté)

M. LE MAIRE : Le scrutin est clos. La motion est rejetée.

QUESTIONS DIVERSES

M. LE MAIRE : J'ai été informé d'une question diverse que Monsieur BLACHE souhaitait soulever.

M. BLACHE, Maire du 6^e arrondissement : Avant de porter cette question diverse au Conseil municipal, je souhaite dire, puisque vous parlez d'accélération, que c'est intéressant d'aller vite, mais que j'espère que quatre mois d'accélération pour la ZFE, cela n'ira pas trop vite, parce qu'il faudra quand même tenir compte de la dimension humaine et sociale, et de ces incidences qui ne sont pas toutes évaluées.

Je voulais juste faire cette petite intervention sur la mémoire.

Monsieur le Maire,

Chers collègues,

Nous commémorons aujourd'hui la mort de Monsieur Benjamin ORENSTEIN qui a été un grand témoin de l'horreur nazie et qui a inlassablement cherché à transmettre aux jeunes générations ce qu'il avait vécu pour que jamais personne n'oublie. Notre ville est marquée par des lieux emblématiques de cette horreur, comme l'ancienne école de santé avenue Berthelot dans le 7^e, ou la prison Montluc dans le 3^e, et les maires successifs ont toujours veillé, sur ce sujet, à ce que ce devoir de mémoire perdure. La création du Centre d'Histoire de la Résistance et de la Déportation en est un exemple concret.

Aujourd'hui, il y a un projet porté par le gouvernement concernant le mémorial de Montluc. Ce projet a provoqué une vive émotion parmi les associations mémorielles et aujourd'hui leurs représentants, le procureur général VIOU, Bruno PERMEZEL et Jean LEVY, sont reçus par la Ministre déléguée en charge de la mémoire et des anciens combattants, pour lui faire part de leur opposition à un projet qui ne respecterait pas l'histoire de ce lieu. J'aurais donc une question très simple, Monsieur le Maire, quelle est votre position sur le devenir du mémorial de Montluc ? Êtes-vous, comme nous, attaché à la vision portée par les associations mémorielles ? Je crois qu'il est important que les Lyonnais puissent vous entendre sur ce sujet. Je vous remercie.

M. LE MAIRE : Monsieur BLACHE, je vais faire une réponse très rapide, parce que le sujet appellerait certainement à ce que beaucoup de personnes dans cette Assemblée s'expriment. Ce que je peux vous dire, Monsieur BLACHE, c'est que je regrette que l'État n'ait pas porté toute l'attention que cela exigeait à ce sujet. Il faut chercher encore des moyens d'en sortir par le haut. J'aurai l'occasion de m'exprimer sur le sujet prochainement, mais en fin de Conseil municipal, vous me pardonnerez de ne pas m'étendre davantage sur le sujet. Je vous ai déjà fait une première réponse.

Mesdames et Messieurs, chers collègues, je vous propose de clôturer notre séance du Conseil municipal. Je vous souhaite à toutes et à tous un excellent appétit.

(La séance est levée à 13 heures 16.)

Amendement n°1 Zone à Faibles Émissions

Un soutien financier complémentaire de la Ville de Lyon pour que la ZFE5+ ne soit pas une OPA sur le pouvoir d'achat des plus précaires

Exposé des motifs :

Dans le cadre du passage à la ZFE5+, L'État et la Métropole de Lyon accompagnent financièrement le changement de véhicule et le passage vers d'autres types de mobilité. Cet accompagnement se fait de manière proportionnée et complémentaire en fonction des revenus des ménages.

Toutefois, malgré ces aides, le reste à charge pour la conversion des véhicules des plus précaires reste élevé avec une enveloppe restant à financer par ces personnes estimées à 1000 € pour les allocataires du RSA et à 6000 € pour les personnes rémunérées au montant du SMIC.

Alors que le pouvoir d'achat est redevenu la première préoccupation des Français et que le budget des plus précaires est déjà extrêmement contraint, il est illusoire de penser que le reste à charge de la conversion des véhicules pourra être assumé par ces personnes.

Pour que la ZFE ne soit pas une OPA sur le pouvoir d'achat des plus précaires et afin de garantir son acceptabilité sociale, la Ville de Lyon doit prendre sa part dans l'accompagnement financier du changement des véhicules ne respectant plus les normes Crit'air prescrites par la ZFE.

Ainsi, la Ville de Lyon se doit de compléter les aides de la Métropole pour les foyers les plus modestes. Cette aide supplémentaire ne viserait pas à supprimer le reste à charge mais à le rendre économiquement et socialement acceptable pour les Lyonnais les plus précaires.

Amendement :

En page 6 de la délibération :

Ajoute :

- Après le délibéré suivant :
- « *Le Conseil municipal de Lyon soutient en particulier les propositions de dérogations temporaires et les propositions d'aides financières en fonction des revenus des*

ménages, afin d'accompagner les personnes les plus modestes dans ce changement de mobilité ;

- *Le Conseil municipal de Lyon souligne sa volonté de mettre en place un dispositif d'aide financière supplémentaire et complémentaire aux aides de L'État et de la Métropole dans le cadre de la ZFE5+. »*

Amendement n°2 Zone à Faibles Émissions

Prendre le temps d'accompagner chacun dans la mise en place de la ZFE, un enjeu d'acceptabilité et d'efficacité

Exposé des motifs :

Dans le cadre du passage à la ZFE5+, les classes moyennes (RFRPP supérieurs à 16 100€ annuels) sont exclues des dispositifs d'accompagnement financier prévus par l'État et la Métropole pour l'acquisition de véhicule moins polluants et sont également exclus des dispositifs dérogatoires reportant la mise en œuvre au 31/12/2023. La charge financière pour ces ménages dans l'optique de changer leur véhicule ou d'adopter leur pratiques de déplacements n'en demeure pas moins conséquente et les délais restreints pour réunir les sommes nécessaires tout en accompagnant les changements de comportements.

En matière de mobilités, tout changement doit pourtant être anticipé, préparé et accompagné. Il est donc indispensable de mettre en place une phase pédagogique sur le modèle de la Métropole de Strasbourg. Pendant ces phases, un accompagnement renforcé est proposé et le contrôle par les forces de l'ordre se fait sans sanction, mais avec une information personnalisée. Ce dispositif avait été utilisé pour la mise en place de la ZFE professionnelle dès février 2019 avec une effectivité des sanctions au 1^{er} janvier 2020.

Sans reculer sur les ambitions de la ZFE, ce principe permet, au contraire, à chacune et chacun d'être impliqué par la ZFE tout en laissant le temps d'adapter ses pratiques de mobilité et de réaliser les démarches de demandes d'aides pour le renouvellement du véhicule. Et cela, tout en améliorant dès à présent la qualité de l'air et donc notre santé. Cette solution a également le mérite d'être bien plus claire et lisible pour les citoyens que de multiplier les motifs de dérogation à l'interdiction.

Le cas particulier de la ZFE5+ démontre clairement la nécessité de cette période pédagogique. En effet, en l'état, il y aurait seulement 5 mois entre le vote de la ZFE5+ en mars et l'application du dispositif dès le 1^{er} septembre. Cette durée n'est pas suffisante pour laisser à chacun la possibilité d'adapter ses modes de déplacements ou de renouveler son véhicule pour un véhicule Crit'Air 1 ou E.

Afin de desserrer ce calendrier et le rendre supportable par chaque Lyonnais il est proposé de mettre en place une année pédagogique avant la phase répressive.

Amendement :

En page 5 de la délibération :

Ajoute :

- Après le délibéré suivant :
 - *« Le projet doit intégrer un dispositif de communication important et diversifié sur plusieurs canaux dès que les périmètres et leurs échéanciers seront votés par le Conseil métropolitain, afin de donner la meilleure visibilité possible au plus grand nombre de particuliers et de professionnels ;*
 - *Le Conseil municipal de Lyon souhaite que la mise en place de la ZFE+ soit précédée d'une phase pédagogique sans verbalisation. Durant cette période, les services de la Métropole mettront en place un accompagnement personnalisé pour mieux informer les automobilistes »*

Amendement n°3 Zone à Faibles Émissions

Pour une agence des mobilités au plus près des citoyens

Exposé des motifs :

L'ouverture de la ZFE5+ à destination des véhicules des particuliers nécessite la mise en place d'une véritable agence des conseils en mobilité afin d'accompagner nos concitoyens dans leurs démarches d'informations sur la ZFE, de dépôt de demandes d'aide pour le renouvellement de véhicule et de conseil dans l'adaptation de leurs pratiques de mobilité.

Une telle agence ne peut se contenter d'être une simple ligne téléphonique et informatique ou se faire via une permanence physique depuis le siège de la Métropole de Lyon, rue du Lac. Ces agences de conseils en mobilité doivent être au plus proche des citoyens, décentralisées physiquement dans chaque arrondissement. Si les Mairies d'arrondissement sont des lieux adaptés, il convient également de s'appuyer sur les Maisons de la Métropole.

Ces Maisons de la Métropole sont identifiées par les personnes les plus précaires comme le lieu dédié où elles ont l'habitude de venir pour leurs différentes démarches administratives. Afin d'améliorer le suivi et le recours aux aides de ces populations, il est plus simple qu'elles soient écoutées, renseignées et accompagnées en proximité d'un lieu déjà connu.

Amendement :

En page 6 de la délibération :

Ajoute :

- Dans le délibéré suivant :
 - *Le Conseil municipal de Lyon soutient en particulier la création d'un service de conseil aux mobilités [...] ; Le Conseil municipal de Lyon soulève l'idée que ce service de conseil aux mobilités soit décentralisé à l'échelle des arrondissements au sein des Maisons de la Métropole »*

04 FEV. 2022



Les
Écologistes
Ville de LYON



Vœu au Conseil municipal du 10 février 2022 :

Pour une meilleure qualité de vie : préservons l'air, développons les mobilités

Proposé conjointement par les groupes Lyon en Commun
et les Socialistes, la gauche sociale et écologique et les Écologistes

La Métropole de Lyon veut amplifier la zone à faible émissions (ZFE), mise en place en 2019. Elle propose ainsi, dans un premier temps, d'interdire la circulation des véhicules particuliers et des deux-roues motorisés, classés Crit'air 5 et non-classés, au deuxième semestre 2022.

Dans le cadre de la lutte contre la pollution de l'air, ces mesures doivent contribuer à réduire le nombre de trajets effectués en voiture individuelle, en favorisant les alternatives à ce mode de déplacement, tels les modes actifs, le covoiturage ou encore les transports en commun. C'est ce panel d'alternatives qui permettra de limiter l'usage de la voiture individuelle.

Afin de limiter l'utilisation de ces derniers, il est nécessaire de renforcer l'offre de transport existante, s'agissant des capacités, des fréquences ou encore des plages horaires.

Pour les personnes les plus modestes, des tarifs sociaux et solidaires peuvent être également proposés. C'est d'ailleurs chose faite : le Sytral a créé des abonnements solidaires gratuits et réduits pour ces usagers et usagères.

Afin de renforcer l'accès aux transports en commun dans le cadre de la mise en œuvre de la ZFE, le conseil municipal de Lyon réuni lors de sa séance du 10 février 2022 demande au conseil d'administration de l'AOMTL-Sytral:

- D'évaluer l'impact et les bénéfices des tarifications sociales et solidaires mises en place début 2021
- D'étudier puis expérimenter des gratuités ciblées qui permettraient un report modal depuis la voiture
- D'expérimenter la gratuité des transports en commun pour les moins de 12 ans,

Sandrine Runel

Alexandre Chevalier

David Souvestre

Patrick Odiard

Conseil municipal du 10 Février 2022

Motion

(art. 28 du règlement intérieur)

Contrat d'Engagement Républicain

La ville de Lyon est un partenaire historique de nombreuses associations de notre territoire. Ainsi au compte administratif de 2020, il ressort que plus d'un millier d'associations ont pu être subventionnées dans des domaines divers : enfance, culture, sport, anciens combattants, éducation, solidarité...

La loi du 24 août 2021 confortant le respect du principe de la République a rectifié la loi du 12 avril 2000 relative aux droits des citoyens dans leurs relations avec les administrations et a institué un Contrat d'Engagement Républicain qui s'impose à toute association sollicitant l'octroi d'une subvention publique.

C'est la raison pour laquelle le Conseil Municipal de Lyon demande au Maire de Lyon la mise en place sans attendre de cette disposition légale en faisant signer à toute association demandant une subvention le Contrat d'Engagement Républicain tel qu'il est défini par le décret 2021-1947 du 31 décembre 2021.

Lyon, le 4 février 2022

