

MAIRIE du 4^{ème} arrondissement

Procès-verbal in extenso du Conseil d'Arrondissement

Du Mercredi 09 février 2022 – 18h30

Salle du Conseil

REMI ZINCK :

Mesdames, Messieurs,

Bonsoir, à toutes et à tous, Bienvenu.e.s au Conseil du 4^{ème} arrondissement pour la séance du 09 février 2022.

Le mercredi 09 janvier 2022 à 18h30, Mesdames et Messieurs les membres du Conseil d'Arrondissement dûment convoqués le jeudi 03 février 2022 par Monsieur le Maire du 4^{ème} arrondissement, sont réunis dans la Salle du Conseil pour ce qui me concerne et en visio-conférence pour les autres présents.

Nous allons procéder à la désignation d'un secrétaire, je vous propose la candidature de Monsieur Alexandre Chevalier, je sou mets cette proposition aux votes :

Qui est contre ?

Qui s'abstient ?

C'est donc adopté à l'unanimité et Monsieur Alexandre Chevalier assurera les fonctions de secrétaire et va donc à l'instant procéder à l'appel nominal des élu.e.s.

A vous Monsieur Chevalier.

ALEXANDRE CHEVALIER :

Merci Monsieur Le Maire.

Je commence l'appel :

- Laura ARNOD - présente
- Matthieu ARRONDEAU - présent
- Nadège BORRON - excusée pouvoir (permanent)
- Marie-Agnès CABOT - présente
- Alexandre CHEVALIER - présent
- Aline GUITARD - présente
- David KIMELFELD - présent
- Samuel MECKLENBURG - présent
- Sylvie PALOMINO - présente
- Yannick PAPAIX - ?

REMI ZINCK :

Absent.

ALEXANDRE CHEVALIER :

Absent pour l'instant.

REMI ZINCK :

Nous n'avons pas de nouvelles.

ALEXANDRE CHEVALIER :

- Anne PELLET ?

REMI ZINCK :

Absente également pour l'instant.

ALEXANDRE CHEVALIER :

- Loïc RIGAUD ?

REMI ZINCK :

Absent également pour l'instant.

ALEXANDRE CHEVALIER :

- Yannick PAPAIX est présent excusez-moi, il nous a mis un petit message.
- Elodie TRIAS - présente
- Chloé VIDAL - excusée pouvoir (permanent)
- Rémi ZINCK - présent

ALINE GUITARD :

Si je peux me permettre Mr Rigaud et Mme Pellet viennent de mettre des mots dans le chat, ils sont présents.

ALEXANDRE CHEVALIER :

Je note la présence de Mme Anne Pellet et de M Loïc Rigaud.

L'appel est finit. Merci.

LOIC RIGAUD :

Vous nous entendez ?

REMI ZINCK :

Oui.

Pardon ?

(Inaudible...)

Allez-y.

ANNE PELLET :

Pardon, bonjour je suis présente, le son vient de se brancher.

REMI ZINCK :

Merci. Je crois que c'est bon pour tout le monde.

Donc nous avons un seul rapport pour ce Conseil d'Arrondissement.

Je vais passer la parole à Mme Trias pour vous le présenter. Mme Trias c'est à vous s'il vous plaît.

4-22-3767-245 : Rapporteur : ELODIE TRIAS

Objet : Première étape d'amplification de la zone à faible émissions (ZFE) sur le territoire de la Métropole de Lyon – Avis des communes concernées

Merci M le Maire,

Bonsoir à tous et à toutes. Chères collègues,

La délibération qui nous est proposée pour avis ce soir est la première étape de l'amplification de la zone à faible émissions : la ZFE de la Métropole de Lyon.

Alors, quelques éléments de contexte en premier lieu. Une zone à faibles émissions, c'est une zone géographique dans laquelle est restreinte la circulation et les stationnements des véhicules les plus polluants, afin d'y réduire les émissions de polluants atmosphériques.

En effet, nous devons répondre à une urgence sanitaire et climatique.

Comme mentionné dans la délibération : l'agence Santé Publique France estime que 40 000 décès prématurés sont causés par la pollution de l'air chaque année en France.

D'autre part, dernièrement, l'association « Respire » a rendu son rapport sur la qualité de l'air aux abords des écoles et ce qu'il en ressort, c'est que 100 % des établissements scolaires à Lyon sont toujours exposés à des seuils de pollution de l'air trop élevés par rapport aux recommandations de l'OMS, surtout concernant l'exposition aux particules fines et au dioxyde d'azote.

Avec 45 jours en alerte rouge en 2019, l'agglomération Lyonnaise est le territoire français qui a connu le plus de jours de dépassement des seuils de pollution.

Face à cette situation, l'Union européenne somme les Etats d'agir pour la santé des citoyens. Depuis plus de 10 ans, la Commission européenne met en demeure régulièrement la France pour dépassement des valeurs limites de dioxyde d'azote et de particules fines. La 1^{ère} fois c'était en 2009.

Et donc en 2018, le Conseil d'État a enjoint le gouvernement de prendre toutes les mesures nécessaires à l'amélioration de la qualité de l'air et puis, en aout 2021, il a ajouté une astreinte de 10 millions d'euros par semestre.

En 2020, la Métropole de Lyon a donc instaurée une ZFE qui interdit depuis le 1^{er} janvier 2020 de manière permanente la circulation et le stationnement des poids lourds et des véhicules utilitaires légers conçus pour le transport de marchandises et classés Crit'Air 5 et 4 ; et depuis

le 1^{er} janvier 2021, la ZFE concerne également les poids lourds et des véhicules utilitaires légers Crit'Air 3.

Pour revenir sur les émissions de polluants, le trafic routier est responsable de 25% des émissions de particules fines et de 66% des émissions de dioxyde d'azote émis à plus de 95% par des véhicules diesel.

Ce sont les populations les plus précaires qui sont les premières touchées par la pollution de l'air.

Cette concentration d'émissions est inégalement répartie sur le territoire métropolitain, et atteint encore plus fortement les habitants et habitantes vivant à proximité des grands axes routiers et qui sont souvent les moins favorisés.

La ZFE, est donc une urgence de santé publique, doublée d'une urgence sociale.

Et c'est aussi une obligation légale.

Depuis la loi d'orientation des mobilités votée en 2019, les villes qui dépassent régulièrement les normes de qualité de l'air doivent instaurer des zones à faibles émissions mobilité. 10 villes françaises sont concernées, dont la Métropole de Lyon. L'objectif est de protéger les conditions de santé des résidents des lieux concernés, et diminuer la pollution de l'air provoquée par les véhicules les plus polluants.

Alors aujourd'hui, Mesdames et Messieurs, nous nous réunissons donc pour donner l'avis de la mairie du 4^{ème} arrondissement sur l'amplification du dispositif ZFE et l'interdiction des véhicules particuliers Crit'Air 5 et non classés sur le périmètre de la ZFE actuelle au deuxième semestre 2022.

Actuellement, le périmètre a été défini lors du précédent mandat et les villes de Villeurbanne, de Caluire ainsi que la quasi-totalité des arrondissements de Lyon sont inclus.

Une grande concertation sous l'égide de la commission nationale du débat public est organisée par la Métropole de Lyon depuis le 3 septembre 2021 et est prolongée jusqu'au 5 mars 2022 pour définir les modalités de mise en œuvre et les mesures d'accompagnement de ce projet.

La concertation a pris plusieurs formes. Des réunions publiques sont proposées, une plateforme numérique de participation a recueilli 4100 participations à ce jour, 20 rencontres mobiles dans l'espace public, un panel de citoyens tirés au sort et ont travaillé pour remettre un avis et également, une concertation spécifique a lieu avec les acteurs économiques.

Par la Ville de Lyon, des ateliers avec les conseils de quartier, les CIL et les associations de commerçants ont été également organisés.

L'objectif est de faire cette ZFE ambitieuse dans la justice sociale, c'est pour cela que la concertation porte avant tout sur les accompagnements, les niveaux d'aides financières et les dérogations temporaires ainsi que sur les alternatives de mobilités à développer.

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

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

La Métropole met en place plusieurs mesures d'accompagnement, il ne s'agit pas de changer uniquement de motorisation mais aussi d'impulser des changements de mobilités.

Les mesures mises en place sont les suivantes, je n'en citerai que quelques-unes :

- 1- Doubler les investissements du Sytral pour le mandat à venir.
- 2- Développer les modes actifs dont 250 kilomètres de Voies Lyonnaises.
- 3- Développer l'autopartage avec Citiz, Yeah et leo & go : 700 véhicules supplémentaires.
- 4- Créer également une maison des mobilités, pour conseiller et orienter les entreprises, les salariés et particuliers en matière de mobilités. Cela permettra de faire cette intermédiation nécessaire avec les habitants de la métropole pour conseiller chacun et chacune dans sa transition des mobilités d'une manière générale, mais aussi pour clarifier et consolider les différentes aides, règles ou dérogations.
- 5- Développer l'intermodalité : Dans le 4^{ème}, on peut mettre son vélo dans le métro C, et c'est également possible maintenant dans les TRAM.
- 6- Faciliter l'acquisition de véhicules moins polluants avec des aides financières. Pour cette première étape, la Métropole propose des aides financières en fonction des revenus, avec des aides fortes pour les ménages les plus défavorisés et rajoute une tranche de revenu par rapport à la grille de l'Etat et l'interpelle pour en faire de même.
- 7- La Métropole de Lyon met également en place un cadre dérogatoire temporaire pour les plus précaires.

Si la Ville de Lyon émet un avis favorable, elle pose aussi des points de vigilances et des observations, notamment en faveur des personnes les plus fragiles.

- Nous demandons donc un dispositif de communication important et diversifié, afin de donner la meilleure visibilité possible au plus grand nombre de particuliers et de professionnels.
- Nous voulons renforcer des offres de transport en commun déjà existantes, en particulier en ce qui concerne les capacités, les fréquences et les plages horaires.
- Nous voulons qu'une importance particulière soit portée aux aînés de notre arrondissement.
- Nous voulons également des 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.

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

Je vous remercie. Monsieur le Maire, je vous rends la parole.

REMI ZINCK :

Merci Mme Trias.

J'avais noté des demandes d'interventions, si l'ordre vous convient j'avais Madame Pellet puis Monsieur Kimelfeld, Madame Guitard et Monsieur Chevalier.

Si cela vous convient, je vais passer la parole à Mme Pellet si vous voulez bien.

ALEXANDRE CHEVALIER :

Excusez-moi, c'est Monsieur Rigaud qui va prendre la parole.

REMI ZINCK :

Ok. C'est noté.

ALEXANDRE CHEVALIER :

Merci.

REMI ZINCK :

Madame Pellet, c'est à vous. Je vous en prie.

ANNE PELLET :

Merci Monsieur le Maire,

Nous voilà donc réunis pour réparer une omission de la majorité à savoir la discussion sur le projet d'amplification de la ZFE, la Zone à Faibles Emissions portée par la Métropole de Lyon.

Pourtant ce ne sont pas moins de 26 élus d'arrondissement et municipaux de votre majorité qui siègent au conseil de la Métropole. Nous pourrions espérer de leur part qu'ils suivent les dossiers de la Métropole. Et donc quand vous votez une délibération le 15 mars 2021 qui prévoit une étape 1 avec la ZFE 5+ et une concertation réglementaire, vous auriez pu anticiper et prévoir que, nécessairement puisque c'est la loi, que le Conseil Municipal et nos Conseils d'Arrondissement auraient à délibérer.

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

C'eut été logique puisque l'avis de la Ville est attendu avant le 25 mars or le Conseil Municipal, puisque c'est lui qui a le pouvoir délibératif, se réunira le 31 mars soit après la date butoir donnée par le Préfet. Deuxième logique, c'est que le PPA a un spectre beaucoup plus large et englobe les mobilités dont fait partie la ZFE.

Donc on va délibérer sur la ZFE 5+ mais pas sur ce qui chapeaute la ZFE. De quoi s'interroger aussi !

Pourtant dans un souci d'opposition constructive, nous n'avons eu de cesse d'alerter l'exécutif municipal sur ces deux sujets. Moi-même j'ai relevé ce problème lors de notre dernier Conseil d'Arrondissement, je l'ai signalé, le 11 janvier dernier et vous n'aviez pas de réponse très claire à me donner.

Sur cette concertation réglementaire ZFE 5+, il faut être réaliste, c'est un échec complet quand on regarde le nombre d'avis déposés ou plutôt pas déposés sur les cahiers de concertation : il n'y en a pas.

Et ce malgré la relance d'une nouvelle concertation grand public du 8 décembre 21 au 05 février 22 après l'échec de la première du 03 au 26 novembre 21. En même temps, on ne peut pas dire que dans les mairies d'arrondissement, cette concertation ait été très visible ou accessible.

J'ai mis un bon moment à la trouver et après avoir demandé à plusieurs personnes et finalement j'ai vu qu'il fallait aller au premier étage de la Mairie, aller au fond d'un long couloir pour arriver et atterrir dans la cuisine pour trouver le document en question.

Pour ce qui est des avis adressés à l'adresse mail ZFE-VP5@grandlyon.com adresse bien cachée et pas évidente à trouver sur le site de la Métropole.

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

Aujourd'hui, il s'agit de l'amplifier avec l'interdiction de circuler et stationner pour les véhicules particuliers ayant une vignette Crit'Air 5 et + et les 2 roues motorisés de plus de 25 ans.

Cette obligation légale doit de toute façon entrer en vigueur au 1^{er} janvier 2023 et vous aviez décidé d'avancer le calendrier. Au début, c'est-à-dire en mars 2021, il était question du 1^{er} janvier 2022 pour cette obligation (cf. [article Rue89Lyon du 13/03/21](#)), puis on est passé au 1^{er} juillet 2022 et dernièrement le 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.

A la question posée en commission le 4 février dernier sur la répartition par arrondissement, l'adjoint en charge des Mobilités a été incapable de nous donner une réponse. Peut-être que vous, Monsieur le Maire, vous avez cette information ? Auquel cas, il serait intéressant de la communiquer à notre conseil.

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

Avant d'arriver aux étapes suivantes, cette première étape de ZFE 5+ qui concerne des véhicules particuliers est à ne pas rater or ce n'est pas le chemin que nous prenons et nous le regrettons.

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

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

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

Compte tenu de tous ces éléments, je ne peux approuver votre proposition d'avis favorable et voterai contre.

Je vous remercie.

REMI ZINCK :

Merci Mme Pellet, alors je ne sais pas si je dois vous répondre à l'instant. Je vais quand même le faire sur la concertation parce que j'entends bien depuis quelques jours la petite musique, éléments de langages qui circulent à droite et qui voudraient que tout cela devienne une vérité.

Vous n'êtes pas au Conseil Municipal certes, mais votre groupe y est représenté et il y a aussi présent dans nos élu-e-s Madame Palomino qui pourra aussi en témoigner. Le Conseil Municipal du 27 janvier a duré plus de 12 h, 11 h effectives et 1 h de pause. On a passé 134 rapports dans la journée donc j'imagine ce que vous auriez pu dire si dans la soirée entre 20 h et 22h/23h, on avait calé un débat sur la ZFE, vous auriez hurlé sur le fait que la démocratie ne s'applique pas correctement ou qu'on cherchait à dissimuler un débat sur la ZFE en fin de soirée ou en début de matinée ! Je ne sais pas.

Je crois qu'il faut être un peu sérieux, sur la qualité aussi des échanges puisque là on a un temps complet qui est consacré, alors que nous n'aurions pas pu le faire au Conseil Municipal. D'ailleurs cette procédure n'aurait pas permis les débats en Commission et en Conseil d'Arrondissement.

Par ailleurs, vous réclamez la démocratie. Moi en tant que Maire de l'arrondissement, je siège dans une commission qui s'appelle le Conseil de Maires d'arrondissements qui a été créé par M. Doucet pour permettre aux Maires d'arrondissements, toutes tendances confondues, de se réunir autour de lui et d'aborder des projets, des problèmes liés aux fonctionnements de nos arrondissements pour nos projets divers.

Monsieur Pierre Oliver, votre champion, ni siège jamais ! Il a siégé une fois lorsqu'on a été à la Mairie du 2^{ème} arrondissement ! C'est quand même la moindre des choses !

Depuis, il a fait une visio et les autres fois il n'est pas venu... sans excuses je crois même la dernière fois !

Donc chaque fois qu'il y a un espace ouvert à la délibération, à la discussion, à l'échange, il n'est pas là. Par contre, on le voit ailleurs, faire le buzz, discuter, en réclamant de la démocratie. Je trouve que là, ça demande un peu plus de sérieux.

Quand vous dites que les registres ont été peu remplis, je n'ai pas de réponse. Mais peut être qu'à un moment, on peut se retrouver, nous aussi les élu-e-s, en retard, je m'intègre là-dedans. En retard par rapport aux habitants et je pense que les habitants ont bien compris les enjeux de la pollution puisqu'ils la vivent au quotidien et depuis des années.

Des mesures ont déjà été prises, ça ne commence pas avec nous, ça a déjà été commencé dans le mandat d'avant et ce largement. Je pense que les habitants ont compris et ils sont parfois plus en avance dans leur réaction, anticipation que certains parmi nous, désolé.

Voilà ce que je voudrai dire sur la discussion et sur l'aspect démocratique, après je vais passer la parole à Monsieur Kimelfeld, s'il veut bien.

DAVID KIMELFELD :

Bien-sûr, Monsieur le Maire, mes chers Collègues,

D'abord cette intervention ne s'adresse pas directement à vous mais à celui qui a convoqué en urgence dans nos arrondissements ces conseils exceptionnels.

Je veux bien sûr parler du Maire de Lyon. Au passage, sur les éléments de langage il y a effectivement les éléments de langage de la droite comme vous l'avez signifié. Il y a aussi les éléments de langage de tous les Maires écologistes qui depuis lundi soir servent exactement la même explication donc chacun est organisé et c'est bien normal.

REMI ZINCK :

Je vous ai cité des faits.

DAVID KIMELFELD :

Si je peux aller au bout de mon explication Monsieur le Maire !

Je sais que vous n'avez que très peu de prises sur ce type de décision et sur tant d'autres car après de grandes déclarations sur l'autonomie des Mairies d'arrondissements, le Maire de Lyon a très vite réduit ses ambitions en la matière pour revenir à la stricte application de la loi PLM. Toujours plus de missions mais jamais plus de ressources.

L'augmentation du budget d'arrondissement ne sera pas dans le dernier mandat pour le climat, il faudra sans doute attendre un peu plus longtemps.

D'ailleurs je note que sur la consultation en cours sur la ZFE, comme cela est mentionné dans la délibération qui nous occupe, que les Mairies d'arrondissements sont parties prenantes de cette organisation.

Quels moyens avez-vous obtenus pour faire vivre cette concertation dans notre arrondissement ?

Quelles sont, au-delà des registres qu'a cherché Anne Pellet, quelles sont les initiatives qui ont été prises ou qui seront encore prises localement ?

Nous sommes donc aujourd'hui réunis en urgence pour débattre de la première étape d'amplification de la Zone à faibles émissions sur le territoire de la Métropole de Lyon. Pourquoi une réunion en urgence ? Seul le Maire de Lyon pourrait nous expliquer ! Mais vous êtes sans doute dans la confiance que vous nous livrez peut-être, vous avez commencé à nous donner plusieurs explications comme vos collègues, Maires d'arrondissements.

Légèreté, oubli, volonté, stratégie politique ou comme vous l'expliquez, en faire un véritable débat sur un temps donné et un temps privilégié.

Ce qui est sûr c'est que ce contexte est malheureusement très symptomatique de la méthode qui est celle du Maire de Lyon sur la gestion de ce dossier pourtant particulièrement sensible, Elodie Trias l'a dit toute à l'heure. Après les atermoiements de calendriers, l'oubli des règles essentielles du débat public par le Maire de Lyon.

Nous ne reviendrons pas évidemment sur la nécessité de poursuivre le travail que nous avons engagé depuis maintenant 6 ans. C'est effectivement un travail de longue haleine que nous avons mené car nous sommes favorables à la ZFE.

Cependant nous restons particulièrement attentifs à son acceptation par nos concitoyens, conditions essentielles à sa réussite selon nous. Le souci de concilier transition écologique et justice sociale, de prendre en compte les plus précaires et les plus modestes y compris les classes moyennes doivent être au centre de notre réflexion si nous ne voulons pas transformer cette Zone à faible émissions en zone à forte exclusion.

Récemment, dans un mensuel local, en réponses à ces interrogations légitimes, le Maire de Lyon nous explique son ambition « d'être le Maire des piétons ». Il nous annonce « l'évaporation des véhicules est prédit », que « les gens vont aussi changer de mode vie, de logements en se rapprochant du centre-ville » et ceci dans une grande décontraction, tellement éloignée des soucis quotidiens de nos concitoyens.

On pourrait presque en rire si ces décisions n'impactaient pas des milliers de Lyonnaises et de Lyonnais. Car concrètement, d'ici quelques mois, ce sont plus de 30 000 véhicules qui vont devoir s'évaporer comme le dit Monsieur le Maire de Lyon, de notre Métropole. Et tout particulièrement dans notre ville, quelles sont les réponses concrètes, immédiates que vous apportez à leurs propriétaires ?

Prenons l'exemple de Madame Z, elle a 30 ans elle est infirmière à l'hôpital de la croix-rousse, elle vit à Trévoux hors Métropole. Elle ne veut pas déménager à Lyon et de toute manière elle n'en a pas les moyens. Elle commence sa journée de travail à 06h30, pour arriver à l'heure. Madame Z a acheté il y a deux ans une Renault Clio d'occasion à 1500 €, 1500 € c'est à peu près ce qu'elle gagne chaque mois, c'est un diesel est cette voiture a été immatriculée en 2000, c'est donc un critère 5. Dans moins de 8 mois Madame Z ne pourra plus rentrer à Lyon avec sa voiture ni même arriver à l'heure au travail. On lui parle d'un bus à haut niveau qui devrait arriver un jour, mais pour l'instant le premier bus de Trévoux part à 06h30, elle doit le prendre jusqu'à Saint Germain au Mont d'Or où elle prend un autre bus pour rejoindre le métro A à Bellecour puis le métro C d'Hôtel de Ville jusqu'à la croix-rousse.

Un autre exemple, Monsieur X, 60 ans agent d'entretien au collège Rosset à Gerland. Lui aussi il commence le travail tôt. M. X qui habite à la Duchère depuis toujours, pour aller au travail il doit faire une heure de transports en commun. Bus 19, métro D, tram T6 aller-retour. Chaque jour il fait plus de 2 heures de transports en communs et de marche dans la journée. Comme ça devient un peu difficile, il a décidé d'acheter une Renault Scénic 2005 d'occasion environ 3500 € soit presque 2 mois de salaire pour lui. Cela lui permet aussi de transporter ses petits-enfants lorsque cela est nécessaire.

Son véhicule, critère 4, sera vraisemblablement interdit d'ici 2ans, dans 2 ans il ne sait pas s'il pourra de nouveau dépenser 3500 € pour s'acheter une dernière voiture pour ses dernière années jusqu'à la retraite.

A tous ces Lyonnaises et ces Lyonnais qui demain devront se séparer de leurs véhicules que leur dit-on ? Ne vous inquiétez pas, nous allons vous aider à acheter une voiture d'occasion avec un reste à charge de minimum 4000 € sans compter tous les frais d'entretien qu'un tel véhicule exige !

Si vous ne le pouvez pas, privilégiez le vélo, la marche à pieds car pour le métro on verra bien évidemment plus tard.

Bien sûr il est aujourd'hui essentiel la place de la voiture dans nos vies mais nous devons le faire en intégrant pleinement les contraintes économiques de leurs habitants, et la capacité à fournir une alternative crédible dans le bon timing. Nous ne pouvons pas nous satisfaire de la solution qui offre aux plus aisés le confort d'une voiture électrique et laisse les plus modestes et les classes moyennes au bord de la route, sur l'attente de solutions alternatives et crédibles.

Nous ne pouvons pas exiger des Lyonnais la même chose sur la transition écologique quelques soient leurs revenus, leurs conditions, leurs lieux de travail, leurs horaires de travail, leurs contraintes familiales.

Aujourd'hui qui a les moyens de remplir son frigo d'une alimentation bio ? Qui a les moyens de se vêtir en coton durable et responsable ? Qui a les moyens d'acheter un véhicule électrique ?

Sûrement pas les personnes données en exemples dans notre intervention, exemples que nous aurions pu multiplier, caissiers, caissières des grands magasins, enseignants, personnels de la Ville de Lyon ou de la Métropole.

C'est pourquoi, nous défendons une écologie sociale avec une responsabilité commune et différenciée. Et nous refusons cette écologie libérale que vous prônez, qui impose à chaque individu, même les plus fragiles, d'endosser une responsabilité qu'il n'a pas les moyens aujourd'hui de porter.

Je ne paraphraserai pas ici le candidat communiste à l'élection présidentielle Fabien Roussel qui n'est « pas pour une écologie qui vise à faire porter les efforts liés à la transition écologique sur les plus modestes ».

Mais comme les partenaires de votre majorité écologiste, vos alliés socialistes et communistes, les Maires de Villeurbanne, Vaulx en Velin et Vénissieux, nous nous inquiétons de voir une partie de leur population les plus fragiles exclus et empêchés.

Comme le groupe socialiste lors du dernier Conseil Métropolitain, nous réclamons s'il le faut plus de dérogations, plus d'aides et plus de temps et les vœux pieux formulés en conclusion à la fin de cette délibération malheureusement ne nous rassurent pas.

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

Monsieur le Maire, vous évoquez souvent votre engagement, vos valeurs et cet équilibre entre justice sociale et transition écologique. Alors il est encore temps de ne pas voter, de voter contre cette délibération en demandant que soit précisé avant toute mise en œuvre de véritables mesures d'accompagnement : précises, chiffrées, datées et les dérogations à destination des plus modestes.

Je vous remercie.

REMI ZINCK :

Merci Monsieur Kimelfeld. J'ai une demande de parole de Madame Guitard.

ALINE GUITARD :

Merci Monsieur le Maire.

Je trouve assez succulent d'entendre Monsieur Kimelfeld citer Monsieur Roussel mais je vois qu'il a bien lu le petit programme qu'il a acheté à mes camarades ce week-end sur le marché ! C'est très bien !

DAVID KIMELFELD :

2 € quand même ! 2 € !

ALINE GUITARD :

Néanmoins je préfère que ce soit les communistes qui citent les communistes plutôt que les gens qui ont dérivés jusqu'à LREM.

Mon intervention est à la fois une explication de vote, sur le fond. Elle est partagée avec l'ensemble des élu.e.s communistes et citoyen.ne.s de Lyon et de la Métropole qu'ils aient été amené.e.s depuis quelques jours à s'exprimer dans leur Conseil Municipal ou d'Arrondissement ou comme ils le feront lors du prochain Conseil Métropolitain.

Sur le fond, nous partageons évidemment l'idée qu'il y a urgence à mettre enfin en œuvre des politiques plus audacieuses en matière de lutte contre la pollution de l'air qui est responsable de 7% des décès dans notre pays.

Dans cette perspective, la réduction de la place de la voiture individuelle dans nos déplacements et, singulièrement, des voitures les plus polluantes, est l'un des leviers à actionner pour réduire la pollution. Encore faut-il mettre au service des habitants des outils de déplacement alternatifs qui soient efficaces et attractifs, c'est-à-dire, fluides, rapides et peu chers.

En ce domaine, le Plan de Déplacements Urbains métropolitain modifié bien trop rapidement lors de la révision du PLU-H de 2019 manque tout à fait d'ambition pour ce qui est de la diminution de la place des voitures dans les déplacements, tout comme pour l'augmentation des autres modes de mobilités. En particulier le besoin, pourtant évident, de report des mobilités sur les Transports en Commun.

En clair, ce PDU reste l'héritier d'une civilisation du « tout voiture » qui ne se préoccupe pas du jour d'après !

Pour rattraper ce retard, il faudra l'implication de tous les échelons d'administration du territoire.

Pour faire simple, si aujourd'hui, la Ville de Lyon et la Métropole s'engagent dans un travail de rattrapage du retard, il est essentiel que la Région et l'Etat prennent aussi leur part dans cette transformation des politiques de mobilités, afin de garantir, par le service public évidemment !, l'équité entre tous les habitants.

- la Région, en développant enfin un maillage de TER et l'intermodalité en coopération avec la Métropole.

- l'Etat en apportant un réel soutien financier nettement plus important au développement des réseaux de Transports en Commun.

En tant qu'élue communiste, je soutiens la délibération qui nous est présentée assortie des observations formulées par la Ville de Lyon, mais je regrette que celles-ci n'aillent pas plus loin.

Par exemple : il est très important de demander, comme le fait la Ville de Lyon dans la délibération, l'extension des plages horaires et des fréquences des transports en commun pour permettre une hausse de leur fréquentation dans des conditions favorables aux usagers.

Mais il est dommage de le faire sans évoquer la nécessité d'une autre politique tarifaire plus sociale et, notamment, la visée d'un libre accès qui pourrait se construire, pour commencer,

au quotidien pour les petits salaires et les familles nombreuses des classes populaires et pour tous lors des trop nombreux pics de pollution que connaît encore notre agglomération, y compris comme ce fut le cas en 2020 en plein confinement.

J'espère évidemment que les futures délibérations préparant les étapes suivantes de la mise en place de la ZFE seront l'occasion d'avancer dans cette direction, afin d'allier toujours davantage, lutte contre la pollution et lutte pour la protection sociale.

Je vous remercie.

REMI ZINCK :

Merci Madame Guitard.

Monsieur Rigaud, s'il vous plaît.

LOIC RIGAUD :

Bonsoir Monsieur le Maire, chers Collègues,

J'interviens ce soir au nom des élu-es Lyon En Commun de la ville, de l'arrondissement, de la Métropole, également consultés comme l'ensemble des élu-e-s du territoire sur la ZFE.

Une intervention pour apporter notre soutien bien sûr à cette délibération qui est vitale pour notre santé et surtout pour celle de nos enfants. Une délibération attendue, même par l'opposition à ce que je vois, que vous avez bien présentée Mme Trias, je ne reviendrai donc pas dessus en détail, mais plutôt sur quelques points qui me semblent essentiels.

Une zone à faible émission qui va permettre de construire la ville apaisée et respirable que nous appelons de nos vœux, en rupture avec la politique du "tout automobile" prônée durant des décennies.

La ZFE vient répondre en premier lieu à un enjeu de qualité de l'air, un enjeu de santé public, pour les enfants dans nos écoles. Je pense ici particulièrement à ceux de l'école Michel Servet dans le 1^{er} arrondissement, qui se trouvent à proximité du tunnel de la Croix-Rousse.

Un enjeu de qualité de l'air devant lequel nous ne sommes pas tous égaux. Les quartiers populaires ont l'air le plus dégradé, car construits en périphérie des ville-centres, autour des grands axes routiers, en l'occurrence sur notre métropole : entre le périphérique et la rocade.

C'est pourquoi dans sa mise en place, nous souhaitons que la ZFE tienne compte des capacités de financement des ménages et notamment des plus fragiles. Pour cela, il sera nécessaire d'adapter le mécanisme de versement des aides aux situations financières des particuliers. Il faudra instaurer le principe de non-rétroactivité pour celles et ceux qui n'auraient pas les moyens d'avancer la trésorerie nécessaire. Un dispositif qui devra également avoir le souci de lutter contre le non-recours aux aides. Nos mairies d'arrondissement devront avoir pour cela une place centrale pour accompagner la mise en place de la ZFE et de ses mesures au plus près des habitant-es.

Un vœu sera par ailleurs porté au Conseil municipal par les trois groupes de notre majorité pour faire un pas de plus en direction de la gratuité des transports en commun et on s'en satisfait.

En effet, dès le début du mandat, notre majorité a mis en place la gratuité pour les plus précaires. Aujourd'hui, par ce vœu, nous souhaitons aller plus loin dans la mise en place de cette gratuité :

- En proposant d'évaluer l'impact et les bénéfices des tarifications sociales et solidaires mises en place début 2021.
- En proposant d'étudier puis d'expérimenter des gratuités ciblées qui permettraient un report modal depuis la voiture. Vous l'aurez compris, et Aline Guitard en a parlé toute à l'heure, nous pensons notamment ici à la mise en place d'une gratuité pendant les pics de pollution.
- Et enfin en proposant la gratuité des transports en commun pour les moins de 12 ans.

Ces évaluations et expérimentations devront être menées dans les meilleurs délais notamment en vue du déploiement de cette zone à faible émissions, avec l'interdiction progressive des véhicules Crit'air 4 (en 2023), puis des Crit'air 3 et 2, qui impacteront davantage encore les ménages les plus modestes.

Plus globalement, Lyon En Commun porte la gratuité comme un outil de transformation économique, sociale et environnementale de notre société. Nous croyons que cette gratuité totale permettra d'augmenter considérablement le nombre d'utilisateurs des transports en commun et permettra ainsi d'agir concrètement pour la qualité de l'air et le climat. Nous souhaitons ainsi participer au mouvement comme l'ont déjà fait plus de 35 villes et métropoles françaises : Strasbourg, Paris, Lille, Dunkerque, Montpellier ou encore Nantes.

C'est aussi un outil pour améliorer le pouvoir d'achat des habitant·es dans le contexte actuel particulièrement tendu. Je pense au prix de l'essence et au risque d'inflation. C'est aussi un moyen de contribuer au soutien du commerce de proximité en centre-ville et en cœur de quartier.

La mise en place de la ZFE nous honore puisqu'elle est un outil indispensable qui viendra protéger notre santé et celle de nos enfants. Mais la ZFE nous oblige également à proposer des solutions alternatives aux habitant·es. Le remplacement de véhicules polluants par d'autres moins polluants ne peut pas être la seule solution que nous ayons à apporter aux croix-roussiens.

Non ! Le nombre de voiture doit diminuer sur la croix-rousse pour laisser plus de place aux transports en communs, aux mobilités douces et aux piétons.

La mise en place de la ZFE pose donc nécessairement la question de la desserte en transport en commun et de la structuration d'un réseau de voix cyclables à la croix-rousse. Des réseaux de mobilités qui me semblent essentiels au vu de la particularité de notre arrondissement qui – il ne l'aura échappé à personne – se situe sur une colline.

Cette colline est un défi technique pour la collectivité, je pense ici au métro à crémaillère et aux bus qui ne peuvent pas emprunter toutes les rues. Cette colline est aussi un défi quotidien pour les habitant·es qui en fonction de leur lieu d'habitation et de leur destination doivent élaborer des stratégies complexes.

Force est de constater que beaucoup de croix-roussiennes et croix-roussiens font actuellement le choix de la voiture. La croix-rousse n'est pas le seul territoire concerné par cette situation. Toutes nos sociétés modernes sont confrontées à ce paradoxe, d'une utilisation intensive de la voiture dans des centre-villes urbains pourtant largement desservis en transport en commun.

C'est ce tournant que notre société est en train de prendre, petit à petit, en changeant nos modes de transports, et en transformant nos comportements. La ZFE doit permettre d'accélérer cette transition. Mais plus qu'ailleurs à la croix-rousse, on prend la voiture pour se déplacer car la colline, que j'évoquai à l'instant, reste un obstacle qui ne facilite pas les déplacements quotidiens.

Rassurez-vous, aucun obstacle n'est insurmontable ! Mais le sujet d'aujourd'hui nous oblige à nous poser la question d'un saut qualitatif d'offre de transport en commun et de voies cyclables pour notre arrondissement qui de par sa topographie devient indispensable.

Face à ce défi, la desserte TCL de notre arrondissement n'est pas à la hauteur. Une construction de la desserte en étoile en direction du centre de Lyon. Une vision ancienne qui vise à rabattre sur l'hypercentre les habitant-es qui doivent ensuite changer de mode de transport et repartir sur l'extérieur de la ville. Ainsi, quand on vient de la Croix-Rousse pour aller sur Vaise, Villeurbanne, ou Vaulx-en-Velin, tout nous amène à repasser par l'hypercentre. Cela crée des temps de parcours importants, qui poussent de nombreux/euses habitant-es à garder leurs véhicules pour monter et descendre de la colline.

Des lignes de bus existent certes, mais le niveau du service n'est pas à la hauteur de notre ambition. Si on ne vit pas à proximité de la ligne 38 au Nord Est de l'arrondissement, le temps pour rejoindre la Part-dieu pour prendre un train dépasse vite les 40 minutes. La ligne 2 correspond à un vrai besoin pour rejoindre Vaise sans passer par Bellecour, mais il faut être patient pour attendre son bus en heure de pointe avec une desserte au quart d'heure, et un bus qui n'a aucune voie dédiée. La desserte de Rillieux-la-Pape pourtant proches nécessite de prendre le métro C, puis la ligne C1 et enfin la ligne C2.

Finalement, si le Métro C est une véritable alternative qualitative à la voiture quand on souhaite se rendre sur la presqu'île, dès qu'il s'agit d'aller autre part, la voiture reste un mode de transport privilégié par beaucoup de croix-roussiennes et de croix-roussiens.

Le constat est également frappant sur le vélo à la Croix-Rousse. Le travail qu'il reste à faire est immense ! Mais qu'est-ce qu'a fait la majorité précédente qui a pourtant dirigé la Mairie de Lyon et la Métropole pendant trois mandats consécutifs ?

Aucune voie vélo digne de ce nom sur l'ensemble de l'arrondissement, hormis aux extrémités sur les quais. Pendant que Caluire mettait en place une voie verte aux portes du 4^{ème} arrondissement rien d'ambitieux n'a été créé pour relier le centre-ville à cette voie verte pourtant très prisée des croix-roussiens.

Dans le cadre de la mise en place de la ZFE, nous devons proposer un saut qualitatif dans l'offre de transport en commun et de voies cyclables pour permettre ce report modal que nous appelons de nos vœux.

Au niveau métropolitain, nous avons les moyens de nos ambitions. Notre majorité de gauche et des écologistes a doublé à la Métropole de Lyon le budget consacré aux transports en commun. Idem pour le développement des voies cyclables, l'effort est énorme. L'enjeu est donc de co-construire avec la Métropole le niveau de service que nous voulons pour le 4^{ème} arrondissement. La ZFE arrivant rapidement, nous, élu-es du territoire, devons être ambitieux et force de proposition pour négocier un niveau de service à la hauteur de nos ambitions de report modal.

La Métropole de Lyon a d'ores et déjà annoncé que le 4^{ème} arrondissement sera traversé par la voie Lyonnaise, cyclable n°7 qui partira de Solaize et terminera à Rillieux-la-Pape. C'est une annonce importante et à même d'encourager l'utilisation du vélo et qui aboutira d'ici la fin du mandat.

Reste la question de la remontée des vélos sur le plateau, pour ceux qui ne sont pas à assistance électrique. Des pistes existent, comme celle de les mettre à l'arrière des bus. Il faut les étudier. Ensuite, il faudra ajouter des voies vélos sécurisées sur l'arrondissement partout où c'est possible et notamment sur les grands axes. Je pense bien sûr au Boulevard de la

Croix-Rousse, nous avons pu déjà annoncer un projet, nous nous en félicitons. Il y a enfin la rue Hénon qui est un véritable cauchemar pour les cyclistes de notre arrondissement.

Concernant les transports en commun, c'est d'abord un axe Sud Nord qu'il faut créer reliant la Croix-Rousse à la gare de Sathonay-Rillieux sans rupture de charge. Si le projet d'extension de la ligne B en direction de Rillieux-la-Pape devait se faire à horizon 2030 – et nous le souhaitons – il faudra alors penser le lien entre la Croix-Rousse et ce futur ouvrage.

C'est ensuite un axe fort, traversant l'arrondissement d'Ouest en Est qu'il faut créer pour relier notre territoire à Vaise et George de Loup d'un côté, et à Charpennes et Part-Dieu de l'autre.

Une desserte structurante qui doit permettre d'offrir une offre de service de qualité, toutes les 5 minutes en heure de pointe, avec des parcours rapides et sans rupture de charge afin d'être une véritable alternative à la voiture. Pour cela, il sera nécessaire de n'écarter aucun projet et d'étudier la mise en place de voies dédiées aux transports en commun, peut-être même d'un BHNS, un Bus à Haut Niveau de Service.

L'Ouest Lyonnais a récemment refusé le projet de transport collectif par câble proposé par la Métropole de Lyon. Jean-Charles Kohlhaas, Vice-président du SYTRAL, annonçait réfléchir à d'autres territoires pour expérimenter ce projet et a évoqué la Croix-Rousse.

Et si c'était une bonne solution pour la colline où nous habitons ? En tout cas, pourquoi ne pas saisir la proposition faite par le Vice-Président du SYTRAL et étudier sa faisabilité ?

Avec beaucoup de pragmatisme, n'est-ce pas une opportunité à saisir pour notre arrondissement qui est justement, je le rappelai au début de mon intervention, situé sur une colline.

Dans ce contexte de mise en place de la ZFE, étudier toutes les pistes de développement des transports en commun me paraît opportun, mais sans dogmatisme c'est évident. Si la solution n'est pas techniquement pertinente, ou pas soutenue par les habitant-es, il faudrait l'écarter.

Je vous remercie pour votre attention sur cette longue intervention.

Vous l'aurez compris, le groupe Lyon en commun votera pour cette délibération et espère que la zone à faible émissions se fera en prenant en compte les plus précaires et s'accompagnera d'une amélioration de la qualité du service de transports en communs et des modes doux pour notre ville et notre arrondissement.

REMI ZINCK :

Merci M Rigaud. Je vais passer la parole à Mme Trias, qui va répondre à des éléments techniques.

Si on peut me la montrer ?

A vous Mme Trias, si vous voulez faire quelques réponses s'il vous plaît.

ELODIE TRIAS :

Oui, je voulais apporter des éléments. Effectivement la ZFE s'amplifiera en plusieurs étapes.

Il y aura bien plusieurs étapes, ici on vote l'amplification au crit'air 5. La ZFE doit permettre également d'impulser des changements de mobilités, ce n'est pas seulement des changements de motorisations. La démotorisation des foyers est une tendance qui a depuis plusieurs années, elle a tendance à s'accélérer.

Le doublement du budget du SYTRAL va effectivement permettre de développer les capacités, les fréquences, les plages horaires. Et également de développer l'inter modalité

pour ce qui concerne les abonnements solidaires sur la Ville de Lyon, et 12% de la population de Lyon bénéficie de l'abonnement solidaire.

Effectivement, on aura une attention particulière pour les populations les plus modestes.

REMI ZINCK :

Merci.

S'il n'y a plus de demande de parole.

Mme Pellet ? Je vois votre main, c'est ça ? Oui, mettez votre micro peut être.

ANNE PELLET :

C'était juste par rapport à votre réponse. Je comprends bien votre embarras pour le fait que ce ne soit pas passé au Conseil Municipal.

Le Conseil Municipal, si c'était prioritaire puisque vous aviez un délai légal, vous l'auriez mis à la place d'un autre sujet ou vous auriez fait plus long. Il y a des tas de collectivités qui font des débats jusqu'à 01h/02h du matin, on n'en dort pas, j'y suis passée !

Et ça c'est l'intérêt général qui l'emporte en général !

Pour la remarque sur le Maire de Pierre Oliver, je lui transmettrai mais j'ai cru comprendre que cette instance que vous voulez démocratique des Conseils des Maires, ne servait pas à grand-chose en termes d'action. Peut-être qu'il n'a pas trouvé l'utilisation suffisante pour pouvoir faire avancer les choses. Mais je lui transmettrai !

Concernant le fait que les élu-e-s seraient en retard par rapport aux habitants, j'espère que ce n'est pas votre cas ! Parce que c'est quand même vous qui êtes sur la pollution !

(Rires ...)

Mais honnêtement je pense qu'il y a beaucoup de gens qui sont complètement « largués » et qui ne sont pas du tout au courant de ce qu'il se passe. Parce que je me souviens en avoir parlé pas mal sur les marchés et tous les gens qui viennent en dehors de Lyon vont avoir des grosses surprises quand ils vont arriver. Je parle surtout des forains ça fait surtout des multiples exemples, et je rejoins tous les exemples qui ont été bien cités avec M.X, Mme. Z.

Il y en a des milliers qui sont coincés, qui ne peuvent pas faire autrement et qui vont se retrouver dans des situations très complexes et qui n'ont pas forcément l'information.

Moi, j'aimerais qu'on en tienne plus compte.

Le petit clin d'œil toujours pour me classer à droite de M Kimelfeld, qui sait aussi bien que moi je suis une centriste de la première heure et donc je représente aussi le centre et surtout le centre et bien sûr je suis dans un groupe où il y a de la droite. Donc je suis à l'écoute de tous ceux qui ont pu voter, de droite ou de centre, pour nous.

Merci.

REMI ZINCK :

Si j'ai commis un impair face à votre positionnement politique, c'est totalement involontaire.

ANNE PELLET :

Non non ! Ce n'est pas vous !

REMI ZINCK :

Ha pardon, je croyais que c'était moi alors !

ANNE PELLET :

Non non !

C'est David Kimelfeld, qui adore me classer à droite et il sait très bien que je suis centriste, et qui a soutenu Mme Vallaud-Belkacem aux dernières Régionales.

REMI ZINCK :

(Rires...)

Alors M. Kimelfeld vous voulez répondre ?

Oui je vous en prie, allez-y !

DAVID KIMELFELD :

Non, non pas du tout je ne voulais pas répondre à ça ! Je pense que ce n'est pas vraiment le sujet.

La ZFE est un sujet tellement important que très franchement, ce n'est pas vraiment le sujet de savoir sur l'échiquier où on se situe par rapport à quoi !

On verra ça beaucoup plus tard !

Simplement, je souscris à ce qu'ont dit Aline Guitard, et Loïc Rigaud sur la volonté que je ne mets pas en doute, d'ailleurs elle se traduit comme vous l'avez dit par le doublement du budget du SYTRAL, enfin de l'ex SYTRAL.

Le problème de la ZFE, c'est la temporalité M le Maire. C'est qu'entre le moment où les grandes réalisations qu'appelle de ses vœux M. Rigaud, il a raison de les appeler de ses vœu, et la mise en place de la ZFE, il va passer beaucoup de temps.

La question cruciale, c'est qu'est-ce qu'on fait pendant cette temporalité qui est longue, M. Rigaud vous l'avez dit ! Fin du mandat, on verra quelques réalisations, voire même 2030, sur les lignes fortes de transports. La question pour les plus modestes, mais aussi pour les classes moyennes, c'est-à-dire celles et ceux qui ont besoin de leurs véhicules pour aller travailler ou pour différentes activités, c'est qu'est-ce qu'on fait concrètement dans cette période qui va être relativement longue, qui va être décalée par rapport à l'application de la ZFE ? C'est simplement ça ! Et aujourd'hui, les garanties ne sont pas données parce qu'elles sont imprécises.

Alors Mme Trias a raison d'évoquer... mais est-ce qu'il reste encore des pistes ?

D'ailleurs toutes les instances, chaque fois qu'on les a questionnées, même vous les avez questionnées, y compris les groupes de la majorité ont questionné la Métropole pour savoir précisément les dérogations : qui, comment, à partir de quand, comment ça s'organise ? Pour l'instant il n'y a pas de réponses, alors elles viendront peut-être, mais dans l'intervalle bien évidemment nous voterons contre cette délibération au vu de l'imprécision des mesures d'accompagnements qui pour l'instant, restent des mesures théoriques.

Il va falloir qu'elles s'inscrivent dans la pratique et en espèce, y compris sonnantes et trébuchantes, pour celles et ceux qui n'auront pas d'autres moyens d'utiliser leurs véhicules personnels et qui sont pour bon nombre des véhicules motorisés.

REMI ZINCK :

Merci.

S'il n'y a plus de demande de prise de parole ? Mme Guitard, allez y je vous en prie.

ALINE GUITARD :

Juste brièvement, petite réaction d'abord parce que je voulais quand même signaler que je trouve pour le coup que pour l'avoir vécu dans pleins d'instances et y compris dans des organisations politique, des choses qui se votent à minuit/01h00 du matin sur un sujet sérieux, on ne peut pas dire que c'est la démocratie !

Bien sûr que nous rajouter un CA dans nos calendriers, un CM dans nos calendriers... Mais on est aussi là pour ça et je préfère qu'on ait ce temps-là où on ne parle que d'une seule chose et on le fait sereinement.

Et avoir un CM où on le sait très bien qu'il y aura de nombreuses interventions aussi, à l'image de ce qu'il se passe ce soir et ce qu'il s'est passé dans les autres arrondissements, il me semble que la démocratie en ressort plus grandit quand le débat peut se faire de cette façon-là.

Je voudrai quand même réagir. Oui bien sûr qu'il faudrait aller plus vite sur le déploiement, le renfort des transports en communs ! On fait aussi avec l'héritage qu'on a ! On fait avec le retard qui a été pris sur la mandature précédente, et même sur la mandature encore d'avant !

Et notamment sur les dessertes de banlieues à banlieues qui n'ont jamais été la priorité du développement dans la Métropole de Lyon ou quand c'était seulement le Grand Lyon précédemment. Et où effectivement la circulation des banlieusards, ceux qui vivent en banlieues, n'étaient pas la priorité.

Bien sûr il y a des infrastructures qui prendront du temps !

Le SYTRAL est déjà en capacité d'augmenter les cadencements, d'augmenter les plages horaires. Ce n'est pas 2030 ! Donc il ne faut pas faire comme si tout était repoussé très loin.

Oui il faudra aller plus loin ! Mais M Kimelfeld sait très bien que le débat est aussi multiple à la Métropole, que les groupes avancent des propositions et que certaines choses avancent, se transforment. La façon dont ce sera mis en place par la Métropole, sera aussi le résultat du dialogue démocratique au sein de l'instance Métropolitaine.

REMI ZINCK :

Merci. M Kimelfeld, allez y je vous en prie.

DAVID KIMELFELD :

Oui parce que vous l'avez dit, Aline Guitard a raison. C'est un temps démocratique dans lequel on peut débattre.

Au passage je dirai à Mme Guitard, mais sans du tout polémiquer, que, bien sûr qu'il y a du retard qui a été pris, qu'il faut prendre compte de ce retard. Il a été pris aussi avec des

majorités, le parti Communiste, le parti Socialiste et d'autres organismes, organisations qui étaient membres de ces majorités, jusqu'à il n'y a pas si longtemps que ça !

On est tous quelque part pris dans ce contexte-là. Mais moi, ce que je demande, et vous demandez la même chose, M Millet à la Métropole demande la même chose et ainsi que Mme Geoffroy.

Qu'on ne prenne pas des décisions qui ne viennent pas aggraver la situation des plus modestes et des plus précaires. Il faudra tenir compte de ça, de ce retard pour faire en sorte que celles et ceux qui auront le plus de difficultés soient bien accompagnés sur le sujet.

Aujourd'hui ce n'est pas forcément un problème de tarif, ça deviendra un problème de tarif si l'offre est là et bien évidemment le vœu qui est exprimé par Loïc Rigaud, on a bien compris qu'en Conseil Municipal, chacun avale la pilule et la couleuvre, mais bien évidemment la demande est légitime.

Mais avant de parler des tarifs il faut parler de l'offre, parce que les tarifs viendront ensuite et pour l'instant l'offre n'est pas là sur un certain nombre de destinations. Bien évidemment ce travail sera engagé avec la Métropole, mais les décisions vont être prises sur la ZFE très rapidement.

Je pense que les sujets ne seront pas totalement épuisés avant que soient votées les orientations de la ZFE, c'est la crainte que nous avons en fait.

REMI ZINCK :

Merci.

On arrive à la fin des débats. On peut en dire encore beaucoup de chose mais moi je plaide aussi pour le RER à la Lyonnaise et j'espère que la Région avec les centristes à la Région puisqu'il y en a, pousseront le Président Wauquiez à s'investir dans ce projet qui permet aussi d'irriguer les territoires et d'éviter de construire des parkings relais dans les zones agricoles, et qui font venir les gens en train au cœur des villes.

S'il n'y a pas d'autre prise de parole, je vais mettre cette délibération aux voix.

Levez bien vos mains!

Qui est contre ?

Je vois 3 c'est ça ? M. Kimelfeld, Mme Palomino, Mme Pellet, dans l'ordre.

Qui s'abstient ?

Donc c'est adopté à la majorité.

L'ordre du jour étant épuisé, je vais lever la séance et vous remercie et vous souhaite une bonne soirée à toutes et tous.

Merci.