



## Procès-Verbal

**Séance du Conseil d'arrondissement  
En visioconférence  
Mercredi 09 février 2022**

## Contact

Valérie REA  
[valerie.rea@mairie-lyon.fr](mailto:valerie.rea@mairie-lyon.fr)  
04 72 10 31 05

*Le procès-verbal du conseil d'arrondissement reprend uniquement les interventions qui font suite à la présentation de chaque rapporteur. Les délibérations elles-mêmes sont présentées in extenso dans le registre annuel des délibérations, accessible au public.*

### **Ouverture du Conseil d'arrondissement en visioconférence**

**Madame Yasmine BOUAGGA**

Bonsoir chers collègues, chers habitant.es,

Nous ouvrons aujourd'hui un conseil spécifiquement dédié à la Zone à Faible Emissions.

Cette zone dont la mise en œuvre est une obligation issue de la Loi d'orientation des mobilités et des contentieux relatifs à la pollution de l'air vise à assurer un air respirable aux Lyonnaises et aux Lyonnais.

L'enjeu premier est celui de la santé publique, comme nous allons le voir.

Le secteur des transports est, avec le chauffage, la principale cause de la pollution de l'air.

Ce n'est pas la seule cause, et il n'est pas question d'exonérer les acteurs économiques de leurs responsabilités : le plan de protection de l'atmosphère, piloté par la préfecture de Région, fixe des objectifs à l'industrie et à l'agriculture en matière de réduction de la pollution atmosphérique.

Mais la part des ménages compte aussi ; s'agissant du chauffage, la Métropole a mis en place une prime air-bois pour accompagner le remplacement des cheminées ouvertes ou systèmes de chauffage au bois non performants, qui sont cause de fortes émissions de particules fines, dangereuses pour la santé.

S'agissant des transports, ce sont les véhicules motorisés qui sont en cause : véhicules professionnels, véhicules particuliers.

La mise en place de cette ZFE – Zone à Faible Emissions - sera contraignante mais elle doit permettre d'amplifier la transition des mobilités engagée pour moins de dépendance à des combustibles fossiles polluants, néfastes pour le climat, et sujets à des variations de coût liées aux marchés et aux rapports de force géopolitiques.

Changer est difficile, mais il serait irresponsable, sur un plan sanitaire, écologique et social, de ne rien faire.

Alors nous allons fixer ce soir un cap qui est ambitieux et nous déployons avec méthode les moyens de sa réalisation ; moyens réglementaires, mais aussi accompagnement avec une agence des mobilités, la tarification sociale des transports en commun, également l'engagement pour le logement social visant à réduire l'éloignement contraint de son lieu de travail.

Je m'en tiens à ces propos puisque la délibération va faire l'objet d'une présentation plus détaillée juste après l'appel nominal.

Je souhaiterais rappeler à la fin de ce propos introductif que comme le prévoit le règlement intérieur, le public s'il y en a en ligne notamment, peut poser des questions à la fin du conseil.

En raison de la tenue du conseil en distantiel, nous prendrons les questions sur le chat de la diffusion Youtube, de la retransmission sur la plateforme de ce conseil.

Nous prendrons les questions tout au long de la séance et nous y répondrons à la fin.

Je vais donner la parole à Noé FROISSART, que je propose de désigner comme secrétaire de séance pour procéder à l'appel nominal.

**Appel nominal**

Noé FROISSART procède à l'appel nominal.

**PRESENT.ES :**

Yasmine BOUAGGA

Laurence HUGUES

Jean-Christian MORIN

Malika HADDAD-GROSJEAN

Bertrand PINOTEAU

Fatima BERRACHED

Nathalie PERRIN-GILBERT a donné pouvoir à Malika HADDAD-GROSJEAN

Sylvain GODINOT

David SOUVESTRE

Yves BEN ITAH

Laurence BOFFET

Mathilde CORTINOVIS

Noé FROISSART

Benoit SCIBERRAS

**Yasmine BOUAGGA**

Je vous remercie.

Je constate que le quorum est atteint et nous allons pouvoir procéder à l'examen du projet de délibération concernant la première étape d'amplification de la Zone à Faible Emissions.

Nous allons diffuser au préalable un petit film de présentation avant de présenter la délibération elle-même.

**Diffusion du film**

**Yasmine BOUAGGA**

Je vais maintenant donner la parole à Jean-Christian MORIN, adjoint à la ville apaisée pour nous présenter la délibération pour laquelle nous rendrons ensuite un avis.

Cette présentation sera conjointe avec Laurence BOFFET en sa qualité de vice-présidente à la Métropole en charge de la participation citoyenne et qui a animé le processus de concertation.

### **Jean-Christian MORIN**

Merci Madame la Maire, chère.s collègues,

La délibération que nous allons examiner ce soir visera à donner un avis favorable à la proposition de la Métropole pour amplifier le dispositif de ZFE.

On avait prévu une présentation qui permettait d'illustrer certains points que nous allons diffuser.

Avec un sommaire, nous allons revenir sur plusieurs points.

1. En premier lieu, nous allons expliquer l'enjeu autour de la pollution de l'air et d'enjeu de santé publique et les attentes des citoyens en ce qui concerne cette pollution que l'on peut tous ressentir mais que les plus faibles ressentent toujours.
2. Expliquer ce qu'est une ZFE et le schéma global qui amène sur son déploiement.
3. Expliquer aussi ce quelles sont les autres actions de la Métropole et de la Ville pour lutter contre les mêmes types de polluants atmosphériques.
4. Ensuite, Laurence BOFFET vous présentera le processus de concertation qui est réalisée sur les éléments soumis aux débats de cette ZFE.
5. Ensuite, nous parlerons de l'accompagnement à mettre en place parce que l'on parle de changement et c'est une volonté forte d'accompagner le changement et permettre de l'anticiper de manière à ce que tous.les les Lyonnais.es puissent anticiper ce changement et être accompagné.es pour qu'il se fasse du mieux possible.

6. En dernier, nous parlerons des vœux de la Ville de Lyon qu'elle adresse à la Métropole sur la mise en place de cette ZFE.

Voilà pour le sommaire, on va essayer de faire rapidement mais il y a beaucoup d'informations à absorber pour que tout le monde puisse s'approprier le sujet.

1. Sur la pollution de l'air : en enjeu de santé publique/une attente citoyenne.

Le premier constat c'est celui d'une métropole polluée.

Ce n'est pas limité à la Métropole mais on a une estimation en France qui est réalisée par Santé publique France qui nous dit qu'il y a 40 000 morts attribuables directement ou en tout cas accélérés par une exposition trop forte aux polluants atmosphériques.

Sur ces polluants atmosphériques, il y en a deux qui vont nous préoccuper particulièrement qui sont les particules fines et les oxydes d'azote.

Ce sont les deux polluants les plus nocifs pour le système respiratoire en général et pour lesquels on va avoir à peu près 25 % des particules fines qui sont issues directement du trafic routier et à peu près les deux tiers des oxydes d'azote qui sont issus du trafic routier et sur ces deux tiers, 95 % viennent des véhicules à moteur diesel.

Pourquoi, faut-il s'en soucier et pourquoi s'en soucier de plus en plus sur la santé de chacun ?

C'est parce que l'OMS qui, pendant beaucoup de temps avait une vision assez alarmiste mais pas trop alarmiste sur les conséquences de cette pollution, vient d'adopter des nouveaux standards et ces nouveaux standards font que l'on réalise aujourd'hui que la totalité des lyonnais.es sont exposés à des polluants qui dépassent parfois de plusieurs facteurs, les standards internationaux.

Sur la carte affichée à l'écran a son importance, une importance forte car elle va illustrer les personnes ou les zones de Lyon qui sont les plus atteintes, sachant que même les zones en jaune ne sont pas aujourd'hui dans les normes acquises et l'on s'aperçoit sur l'Est lyonnais et le Sud lyonnais et le long du Rhône, c'est là où les situations sont les plus critiques sans que la situation soit bonne, et j'insiste encore une fois là-dessus, sur le reste de l'agglomération.

Comme je vous le disais tout à l'heure de la cause ou de la source principale des deux tiers des oxydes d'azote qui sont émis par les véhicules automobiles, on va s'apercevoir il y a une utilisation de l'automobile très différenciée suivant le type d'activité et suivant aussi le niveau social ou le niveau de revenus des personnes.

Donc on s'aperçoit que plus on est dans les catégories cadres et professions intellectuelles, plus on a tendance à utiliser la voiture et plus on est sur les catégories plus modestes et plus on utilise les transports en commun.

En partant sur ce que l'on va envisager en terme de mesure d'accompagnement requise pour les personnes qui vont avoir besoin de changer soit de véhicule soit de mode de transport, nous allons revenir sur ces effets de taux d'équipement et de taux d'utilisation.

On va revenir maintenant sur un point très essentiel qui est qu'aujourd'hui la totalité des écoles lyonnaises sont au-delà des standards qui sont acceptables tel que définis par l'OMS.

On parle des écoles mais il n'y a pas que des écoles qui sont en jeu, on parle aussi des EPHAD, on parle des stades, on parle de la cour de votre immeuble, on parle des trottoirs sur lesquels vous déambulez chaque jour pour aller faire des courses ou pour aller travailler.

Tout cela nous donne une situation qui est que l'on a un grave problème de santé publique qu'il est vraiment impossible d'ignorer.

A la fois pour les conséquences en terme de mortalité mais aussi sur des effets indirects telle que la forte distorsion sociale.

Pour rappeler ces points essentiels à savoir que sur l'agglomération, les quartiers populaires sont les plus soumis à la pollution et que les ménages modestes sont ceux qui se déplacent le moins en voiture.

Donc on va dire que ce sont les moins pollueurs en terme de déplacement automobile qui sont les plus victimes de ces pollutions-là.

Les premières victimes, on parlait tout à l'heure des cours d'école, mais on va mentionner aussi les femmes enceintes, les très jeunes enfants, les personnes âgées, les victimes de maladies chroniques, les sportifs mais encore une fois aujourd'hui la totalité de l'agglomération est au-delà des normes de l'OMS.

Donc c'est chacun d'entre nous qui directement voyons notre qualité de vie détériorée et pour certains, notre santé directe active détériorée.

Donc c'est quelque chose qui concerne tout le monde en termes d'expositions.

### 2. Sur la question, Pourquoi une ZFE ?

Déjà nous sommes toutes et tous exposés aujourd'hui au dépassement des seuils de pollution.

Si on reprend les anciennes normes, nous étions à 45 jours d'alerte rouge sur le Grand Lyon.

Alors 45 jours d'alerte rouge, c'était dans l'ancienne norme le seuil sur lequel on disait aux personnes vulnérables de rester chez elles.

C'est-à-dire que l'on mettait de manière routière à 45 jours d'auto confinement recommandés pour les personnes vulnérables.

Comme nous sortons toutes et tous de confinement imposé, lourd y compris pour les personnes non vulnérables pendant le Covid, on s'aperçoit qu'en fait on s'est habitué à cette contrainte permanente que les plus fragiles d'entre nous doivent subir de par la dégradation de la qualité de l'air et l'aspect nocif de cette qualité d'air.

Ensuite, on a un Etat en France qui est régulièrement condamné pour son inaction.

La dernière condamnation qui a eu lieu par le Conseil d'Etat français sur une initiative citoyenne a considéré pour la première fois une astreinte pour 10 millions d'euros par semestre tant que les normes européennes ne sont pas respectées.

C'est-à-dire la justice s'est suffisamment indignée de l'inaction de l'Etat pour infliger une amende à l'Etat pour ne pas agir suffisamment sur la dégradation de la qualité de l'air.

On va revenir sur ce point-là plus tard, car c'est important de montrer qu'il ne s'agit pas simplement d'une attente des citoyens, d'un problème de santé publique mais que c'est devenu aujourd'hui un problème aussi légal et qu'il faut effectivement respecter les décisions qui sont prises pour arriver à respecter les normes internationales en terme de qualité de l'air.

Ensuite, je voulais revenir sur la manière dont on est arrivé à cette proposition de ZFE.

Accusé d'inaction, l'Etat s'est tourné vers deux groupes d'experts pour savoir ce qu'il convenait de faire en terme d'amélioration de la qualité de l'air mais pas que.

Sur ce sujet de la qualité de l'air, on a eu la convention citoyenne pour le climat, qui en tout a fait 22 recommandations sur le sujet de la réduction de la pollution liée aux transports.

D'un autre côté, on a fait appel, comme on fait appel souvent, au Ministère des Finances qui a été voir ses interlocuteurs traditionnels, les grandes entreprises et qui sont venus avec une solution beaucoup plus simple.

22 solutions d'un côté très systématiques qui allaient vraiment dans le détail pour avoir une baisse généralisée et systématique des niveaux de pollution atmosphérique et de l'autre côté, une solution dont on a aujourd'hui sous une forme un petit peu aboutie, une ZFE où grosso modo, on dit il suffit de changer de véhicule pour que les choses aillent mieux.

Donc on va remiser la Clio de 1994 et on va acheter une BMW X5 hybride rechargeable 2480 kilos avec une autonomie, si on le branche d'une trentaine de kilomètres en électrique.

Mais il faut savoir qu'à 90 % du temps, ces 2,4 tonnes circulent non pas en électrique mais avec de l'essence et comme ça pèse 2,4 tonnes, ça consomme exactement 2,5 fois la consommation de la Clio de 1994.

Alors oui ce nouveau véhicule neuf, crit'air 1, émet beaucoup moins d'oxyde d'azote que la Clio mais cela montre qu'il y a certainement un petit biais mercantiliste dans l'approche qui nous est proposée aujourd'hui.

Encore une fois, c'est l'outil qui nous est proposé ; les 21 autres suggestions qui ont été faites par la Convention citoyenne climat sont passées à la trappe.

Voilà pour ce qui est de l'historique et du pourquoi de la ZFE.

Concernant la ZFE telle qu'elle existe aujourd'hui, le périmètre de la ZFE a été décrit tout à l'heure dans le schéma qui nous a été proposé, et il existe aujourd'hui des interdictions qui frappent les véhicules professionnels et les professionnels pour les véhicules de crit'air 5, 4 et 3.

Il y a déjà des dérogations qui sont accordées à des véhicules spécialisés et il y a des aides financières de la Métropole qui ont déjà été décidées pour la première étape de la ZFE, donc qui est déjà en œuvre.

Ensuite, ce qui fait l'objet et de la concertation et de la délibération de ce soir, c'est le planning, l'échéancier qui va nous mener jusqu'en 2026 où là on a une échéance qui est fixée par la Loi, à savoir qu'en 2026, il faudra que les vignettes crit'air 2 soient interdites dans la zone définie par la ZFE.

Il nous faut donc définir un calendrier pour les prochaines étapes :

- Interdiction des vignettes de type 4 et de type 3.

J'ai cherché à faire une estimation avec mes camarades de la mairie centrale et de la Métropole sur combien de personnes sont concernées dans le 1<sup>er</sup> arrondissement par ces différentes étapes ?

Celles qui prennent action en 2022, donc l'interdiction des véhicules 5 et non classés pour les particuliers, nous sommes à une quinzaine de véhicules sur le 1<sup>er</sup> arrondissement.

Une quinzaine de véhicules, on imagine bien qu'il va falloir s'occuper de ces quinze cas, de ne pas les laisser sur le bord du chemin et qu'en terme d'accompagnement, on va pouvoir gérer si on anticipe et si on communique comme il se doit, les solutions à apporter à ces quinze personnes et dont je reçois pour certaines déjà les premières demandes en mairie d'arrondissement.

Là où cela va commencer à se corser, c'est sur l'interdiction des crit'air 4 et des crit'air 3.

Pour les crit'air 4, on comptabilise une centaine de véhicules dans l'arrondissement qui répondent à cette définition.

Ce sont des véhicules assez âgés mais pour la plus part parfaitement roulants et qui passent le contrôle technique.

Donc une centaine de cas à gérer en une année, on peut imaginer aussi que l'on va arriver à apporter la bonne information et à accompagner les personnes vers les aides auxquelles elles auront droit.

Nous reviendrons tout à l'heure sur le cadre des aides.

Là où cela devient beaucoup plus compliqué, ce sont les crit'air 3 et crit'air 2.

Concernant les crit'air 3, on comptabilise plusieurs centaines, environ 500 véhicules concernés dans l'arrondissement.

Alors, il faut imaginer qu'il y aura une partie de ces véhicules qui auront été remplacés de manière naturelle par les habitant.es de Lyon 1<sup>er</sup> mais cela représente quand même un volume assez important.

Quand on va arriver à l'échéance de l'élimination en 2026 des autorisations pour les crit'air 2 ; les crit'air 2 ce sont grosso modo tous les diesel qui resteront, là on sera à plus d'un millier, voire même à plusieurs milliers de véhicules dont il faudra accompagner la transition sur cette année-là.

On parlait tout d'abord du besoin d'anticipation et je pense que cela c'est une bonne illustration à l'échelle de l'arrondissement de la manière dont les choses vont s'accélérer en commençant doucement avec encore une fois une quinzaine de véhicules dont il faut que l'on s'occupe cette année, l'on accompagne à plusieurs milliers à l'horizon 2026.

Donc on imagine bien que les moyens à mettre en place en termes d'accompagnement vont être absolument cruciaux pour le succès du déploiement de cette ZFE.

Voilà pour l'objet de la délibération de ce soir.

3. Ensuite, je voulais détailler les autres actions menées par la Métropole et par la Ville sur le même sujet de la pollution atmosphérique.

Encore une fois, on parlait tout à l'heure des recommandations de la convention citoyenne sur le climat mais certes l'utilisation automobile est une grande source de ces particules fines et de ces oxydes d'azote mais il y a d'autres sources et il y a d'autres moyens de s'attaquer à cette pollution atmosphérique mais je vais en détailler quelque un qui ne font pas partie de la ZFE mais qui vont dans le même sens d'une réduction de la pollution atmosphérique.

- La principale source d'émission de particules fines sur la Métropole, c'est le chauffage individuel au bois et là-dessus, on voit en ce moment beaucoup d'affiches sur les panneaux d'information de la Ville de Lyon et sur les abris bus entre autres, une « prime air bois » qui vise à favoriser et faciliter le remplacement des cheminées ouvertes ou poêles anciens qui sont ceux qui génèrent le plus de particules fines pour des inserts ou des poêles modernes qui eux permettent d'en émettre très très peu.

Il s'agit d'un genre d'action concrète que la Métropole met déjà en œuvre pour limiter un type de polluant.

- Le deuxième type d'action que mène la Métropole et au-delà de la Métropole avec ses autres partenaires qui font partie du Sytral en plus de la Métropole, c'est le développement des transports en commun.

Là-dessus encore un effort qui est vraiment sans précédent, il est fourni deux lignes de tramway qui sont en conception et dont la construction va démarrer bientôt, les tramways T9 et T10.

Il y a aujourd'hui des commandes de bus, entre autres le C13 qui va se généraliser sur d'autres lignes de trolley bus avec un objectif d'augmentation de 30 % des capacités de transport en bus que ce soit en fréquence, en capacité ou en nouvelles lignes.

Il y a aussi un bus à Haut Niveau de Service vers Bron, dont la réalisation est engagée.

Donc cela c'est pour ce qui est déjà engagé en termes de moyens de transports en commun nouveau de manière à pouvoir fournir des alternatives, à chaque fois que cela est possible aux déplacements en voiture individuel.

- Ensuite, il y a une concertation sur plusieurs projets de métro ou tramway enterré, et l'on va voir comment cela va être baptisé, avec :
  - un projet pour relier le plateau du 5<sup>ème</sup> ou la partie haute du 5<sup>ème</sup> jusqu'à Tassin avec la Presqu'île et au-delà ;
  - un projet pour relier Rillieux et la Ville Nouvelle avec pareillement le 6<sup>ème</sup> arrondissement et le centre-ville ;
  - un autre projet pour relier soit un tramway, soit un bus avec un Haut Niveau de Service depuis La Duchère, Vaise vers le centre-ville directement vers le 6<sup>ème</sup> et le 3<sup>ème</sup> arrondissement.

Ce sont des concertations qui sont en cours ou qui viennent juste de terminer.

Laurence BOFFET me corrigera sur ce point-là mais qui montrent l'ambition sur une ville qui n'a pas lancé de nouvelle ligne de métro depuis 40 ans.

Aujourd'hui, il y a trois projets majeurs qui sont à l'étude.

Encore une fois, comment faire pour que les gens puissent avoir des solutions de transports en commun rapides, fiables qui puissent leur éviter d'avoir à se déplacer en véhicule individuel ?

- Toujours dans le développement des alternatives et dans l'incitation à utiliser les transports en commun, il est important de signaler la création des abonnements solidaires et le changement de tarification des abonnements à destination des jeunes et des étudiants.

Aujourd'hui, abonnements solidaires réduits à 10 €/mois et solidaires gratuit pour les TCL, cela représente plus de 140 000 grands lyonnais qui bénéficient de ces nouveaux tarifs et qui permettent donc à tout un chacun d'accéder aux transports en commun et aux déplacements en transports en commun en fonction de leurs besoins et de leurs capacités.

- Autre action en cours de la Métropole visant à développer des alternatives aux déplacements en voiture individuelle, c'est la création des 12 Voies Lyonnaises qui ont pour but de relier les quatre coins de la Métropole avec le centre ou de relier les villes en périphérie de la Métropole entre elles, de manière confortable et sûre ; on parle de réseau dédié qui permet de ne pas mixer les flux vélos avec les flux automobiles, donc de donner des conditions sécurité et de confort importantes.

Là aussi l'ambition était assez énorme car cela représente 255 km prévus pour les Voies Lyonnaises et c'est accompagné là aussi d'un effort solidaire avec un premier mouvement « Mon Vélo Solidaire » de 10 000 vélos qui ont été prêtés à des jeunes en difficulté, de manière à leur donner des possibilités de déplacement individuel sur la Métropole.

Il y a également de la part de la Métropole, toujours, des aides à l'achat de vélos et de vélos à assistance électrique qui ont été en place et qui ont été étendues.

4. Dernière action dont je voulais parler brièvement, donc vous voyez qu'il y a beaucoup de choses qui sont à faire qui sont en cours et cela vaut la peine de les mentionner, il s'agit :
  - Des voies réservées au covoiturage et au développement du covoiturage en général à la fois avec des voies réservées au covoiturage déjà sur la M6 et sur la M7 et il y a d'autres créneaux qui sont envisagés.

Je rappelle juste un chiffre aujourd'hui, sur un déplacement voiture, une voiture contient en moyenne 1,1 personne, c'est-à-dire que l'on est vraiment sur de l'auto-solisme.

Tout à l'heure, je vous parlais des 2,4 tonnes du gros véhicule qui servait d'illustration, ce véhicule-là, 2,4 tonnes emporte en moyenne 1,1 personne.

Donc le développement du covoiturage est vraiment très important.

Il y a une première station de covoiturage qui a été créée sur le quai du Rhône à hauteur de Perrache et une plateforme « En Covoit' » qui est là aussi de plus en plus utilisée et qui permet à des personnes qui partent d'un même endroit et travaillent dans des zones proches, de se rencontrer et de mettre en place des trajets en covoiturage qui permet à la fois de baisser les coûts de ce transport et d'avoir un temps de transport plus intéressant que d'être tout seul.e dans sa voiture.

Voilà pour les actions en général de la Métropole, je vais faire un petit point sur ce que l'on fait au niveau local dans le 1<sup>er</sup> arrondissement et cela me paraissait intéressant de le spécifier.

- On a eu quelques actions au niveau voirie sur la rue des Capucins et la rue Saint Sébastien qui ont eu des effets de couper les trafics de transit et cela a un impact, donc on parle de -12 000 véhicules par jour en cumulé entre la rue des Capucins et la Montée Saint Sébastien, c'est quelque chose qui a un impact au niveau de la qualité de l'air, des gens qui sont riverains immédiat, de très significatif.

C'est donc quelque chose dont il faut que l'on mesure la portée et que l'on intègre dans nos futurs aménagements de voirie et de circulation.

Il y a des possibilités pour faire baisser localement les taux d'exposition aux polluants avec ces coupures de trafics de transit.

- On a eu les initiatives « Rue aux Enfants » et Végétalisation des Cours d'Ecole.

L'idée de Rue aux Enfants est qu'à proximité immédiate de l'école on laisse la place aux piétons et aux enfants et non pas aux pots d'échappement et aux parents qui pourraient être tentés de faire de la dépose en voiture devant les groupes scolaires.

La végétalisation des cours d'écoles qui permet dès lors que l'on met de la végétation, cela permet de capter et de fixer notamment au niveau des particules fines, énormément de choses.

Donc on a une activité « filtre » de la part de la végétation en ville qui est absolument primordiale et que l'on va chercher à développer dans tout un tas de choses.

- Il y a des rénovations majeures de deux groupes scolaires Michel Servet avec un budget qui est vraiment très important et dont le programme de rénovation va inclure pleinement, ce qui n'était pas envisagé immédiatement mais les problèmes d'exposition aux polluants qui sont sur cet établissement ; l'école Aveyron fait l'objet d'un programme de rénovation assez important.
- Changement de circulation sous les tunnels de Croix Rousse, tout à l'heure, on parlait de ce projet de liaison depuis La Duchère, Vaise vers le Centre-Ville qui passera par le tunnel de la Croix Rousse et qui permettra certainement d'envisager une réduction du trafic automobile sous le tunnel de la Croix Rousse qui est une des sources importantes des polluants au niveau de l'école Michel Servet et des immeubles aux alentours.
- Enfin, dernier grand projet structural qui va nous concerner dans le 1<sup>er</sup> arrondissement, c'est le projet Rive Droite du Rhône.

Aujourd'hui, c'est 70 000 véhicules / jours qui passent à cet endroit principal.

Tout à l'heure on avait une petite carte qui nous montrait Lyon avec des grands traits rouges, ici c'est l'un des traits les plus rouges avec le Boulevard Laurent Bonnevey, périphérique Est de Lyon et donc sur lequel nécessairement on aura une réduction du trafic automobiles qui aura là aussi une capacité à faire baisser la pollution subie par les riverains immédiats et au-delà.

Voilà pour les autres activités en complément de la ZFE qui vont contribuer à la baisse des polluants atmosphériques pour pouvoir effectivement muter contre cette situation d'urgence sanitaire à laquelle on fait face.

Voilà pour la présentation générale, j'espère ne pas avoir été trop long et je vais céder la parole à Laurence BOFFET pour présenter la concertation qui est en cours sur le déploiement des prochaines étapes de cette ZFE.

### **Laurence BOFFET**

Merci Jean-Christian.

5. La Concertation a été décidée lors du vote de la délibération cadre sur le projet de la ZFE.

Il y a deux choses qui sont différentes, d'une part c'est ce que l'on fait ce soir sur la ZFE 5+, donc les crit'air 5 et non classés.

On est dans un dispositif de règlement de concertation règlementaire et c'est pour cela que l'on demande ce soir l'avis des communes qui sont concernées par la 5+ dans un cadre qui est déjà défini.

Il est défini tel que l'on peut le voir sur le graphique, c'est-à-dire que la 5+, l'interdiction des véhicules crit'air 5 va se faire sur le périmètre actuel de la ZFE telle qu'elle existe depuis 2019, c'est-à-dire pour les professionnels uniquement pour l'instant.

Donc vont se rajouter les particuliers pour les crit'air 5 et les véhicules non classés et cela sur le périmètre central Lyon, Villeurbanne, Caluire et le petit morceau de Vénissieux qui est à l'intérieur du périphérique.

La concertation dont on a parlé tout au début avec la petite vidéo et puis les calendriers qui sont sur les autres crit'air 4, 3 et 2, il s'agit d'une concertation grand public qui a démarré depuis septembre et qui a été prolongé d'un mois et qui va se terminer début mars.

On est accompagné en cela aussi par la Commission Nationale du Débat Public qui surveille et nous fait également des préconisations de méthode afin que cette concertation soit la plus démocratique possible si l'on peut dire et qu'elle atteigne le plus de public possible.

Sur la question, qu'est-ce qui est à la concertation ?

Vous avez vu que le règlement ZFE, c'est d'abord un périmètre et un calendrier, c'est-à-dire sur quelle zone géographique, cela s'applique et sur quel calendrier avec éventuellement des étapes différentes selon les types de crit'air.

Ce qui est obligatoire également dans la Loi, c'est d'avoir des mesures d'accompagnement, que ce soit des aides financières spécifiques et personnalisées ou des éléments complémentaires, nouveaux services publics, comme on l'a vu avec l'extension du réseau de transports en commun et aussi des mesures dérogatoires, des dérogations que l'on peut accorder aux personnes ou aux situations qui demandent à toujours utiliser un véhicule qui ne serait pas dans les clous et pour lequel, il n'y a pas le choix pour cette situation-là.

Donc, ce qui est aux débats pour les citoyen.nes encore pendant un mois, c'est de discuter évidemment du périmètre et du calendrier mais là les communes sont également à la manœuvre, si je puis dire, pour donner également leur avis, c'est ce que l'on fait ce soir, pour la 5+.

Et puis ce qui est aux débats, ce sont toutes les mesures d'aide, comment est-ce que l'on accompagne les personnes dans ces changements là et toutes les mesures dérogatoires également.

Donc, on attend la fin de la concertation pour établir finalement la validité de la mise en œuvre de la ZFE concrètement.

Cela se passe déjà d'un point de vue numérique, vous l'avez vu tout à l'heure dans la petite vidéo, reprenez la plateforme, c'est « [jeparticipe.grandlyon.com](http://jeparticipe.grandlyon.com) », dans laquelle vous retrouvez le projet ZFE et il y a dans ce projet la possibilité de mettre des avis, de poser des questions, de répondre à un questionnaire.

Il y a l'ensemble des documents de concertation, de plans, de bilans qui sont disponibles.

Il y a également tous les comptes rendus des réunions publiques qui ont eu lieu également les réunions en visio qui ont lieu et les ateliers visio qui sont re-visionables.

Vous avez en plus de cela un kit de concertation si vous-même vous êtes par exemple dans une association et vous dites, votre association ce serait bien qu'elle organise une réunion sur la ZFE.

Il y a un kit de concertation qui est disponible pour tous et qui permet à la fois de faire une petite présentation mais aussi de répondre aux questions et ensuite de poster son compte rendu pour qu'il soit joint au bilan complet, qui sera ensuite étudié par les élu.es mais aussi présenté au public également.

Il y a évidemment des réunions physiques, il y en a eu 5 dans la Ville de Lyon mais dans toute la Métropole, mon agenda est particulièrement rempli par cela, par exemple.

Des rencontres mobiles, des points où nous sommes allés voir les gens sans qu'ils soient prévenus à l'avance, pour un peu prendre les premières températures.

Et puis le travail d'un panel citoyen qui a travaillé entre octobre et décembre, à savoir 20 citoyens tirés au sort sur des conditions d'âge, de revenus ou de niveau social, on va dire mais surtout de condition de vie, de condition d'habitat.

C'est-à-dire que cela pouvait être des personnes qui habitaient le centre-ville, qui n'avaient pas de voiture ou qui l'utilisaient très peu, des personnes qui utilise leur voiture pour aller au travail, des personnes qui vivent dans des villas, en famille, séparées...

On a fait attention y compris même des personnes qui sont en dehors de la Métropole mais qui se rendent très souvent dans la Métropole, qui sont limitrophes.

Enfin, quelque chose d'assez représentatif, pas forcément d'un point de vue scientifique mais en tout cas qui permet d'avoir des échanges nourris.

Le panel a émis un avis mi-décembre qui est également disponible sur la plateforme et il montre qu'il accorde une importance à ce règlement de la ZFE.

Il est plutôt d'accord mais évidemment avec tout un tas de « mais » et en particulier vous ne serez pas surpris par le fait qu'il est attaché à la justice sociale et au fait que la ZFE s'applique finalement à tous de la même manière avec une certaine équité dans cette application.

Vraiment, l'avis est beaucoup plus riche que ce que je vous en présente là, alors n'hésitez pas à aller le lire.

Il est assez représentatif aussi, je trouve, même si ce n'est pas scientifique de la teneur des réunions publiques que l'on fait avec Jean-Charles COLAS très régulièrement en ce moment.

Je n'en dis pas plus pour ne pas être trop longue et je repasse la mais à Jean-Christian pour quelques remarques qu'il a glanées sur la concertation.

**Jean-Christian MORIN**

Absolument. Merci beaucoup Laurence.

Quelques observations sur les accompagnements qui sont à mettre en place. Il y en a déjà qui sont prévus, il y a déjà des discussions qui ont été présentées en réunion publique sur le type d'accompagnement financier qu'il faut prévoir et sous quelles conditions.

Ce sont déjà des choses qui sont prises en compte sur lesquelles il y a déjà eu des échanges, des simulations qui ont été faites, de manière à ce que chacun puisse envisager pour ceux qui ne peuvent pas de passer de véhicule dans leur vie quotidienne et dans leur travail pour que le reste à charge soit minimal ou en tout cas absorbable là-dessus.

Beaucoup de discussions également sur les exemptions à mettre en place de manière à favoriser la transition et ne pas mettre les gens devant un fait accompli qui serait vécu comme un mur.

Il y a ensuite des observations qui remontent déjà et notamment il y a eu une contribution sur un panel citoyen qui ont déjà été publiées.

Donc, il ne s'agit pas des conclusions de la concertation mais ce sont des éléments qui sont déjà remontés.

### **Observation n°1**

Déjà il y a un consensus assez général sur le fait qu'il faut effectivement tout mettre en œuvre pour atteindre les objectifs recommandés par l'OMS.

Encore une fois, tout à l'heure, je vous parlais du nombre de morts, soit 40 000 par an sur la France.

C'est un petit peu abstrait car on ne meurt pas tous directement de la pollution mais les estimations indirectes estiment entre 8 mois pour les moins exposés dans l'agglomération lyonnaise et 24 mois d'espérance de vie en moins par personne !

Et là on parle vraiment de chacun d'entre nous, même ceux qui sont le moins exposés là-dessus, si on avait un air un tout petit peu plus respirable à Lyon, on pourrait vivre 8 mois de plus.

Donc on ne sait pas si ce sont des huit mois très agréables ou pas mais je suis sûr que l'on a tous envie d'avoir l'occasion de les vivre.

### **Observation n°2**

C'est la communication importante et diversifiée sur plusieurs canaux pour que ces changements de réglementation et ces changements puissent être anticipés et ne viennent pas comme une surprise et que pour tous ceux qui ont la possibilité d'être aidés puissent faire appel à ces aides.

### **Observation n°3**

Cette observation qui est remontée et qui nous fait chaud au cœur, c'est le rôle des mairies d'arrondissement à remplir justement dans cette proximité avec les habitants et ça, je pense qu'effectivement pour beaucoup la mairie d'arrondissement est quel que soit ses compétences juridiques, le premier point d'entrée vis-à-vis des institutions Ville et Métropole et parfois au-delà.

Et donc il faut que l'on puisse avoir les moyens d'informer et d'accompagner les habitant.es au mieux.

### **Observation n°4**

Cette idée de dérogation temporaire et d'aide financière en fonction du revenu des ménages.

L'idée de solidarité est qu'il n'y ait pas uniquement des personnes aisées qui puissent avoir un véhicule crit'air1 et qui puissent circuler dans l'agglomération mais que cela concerne tout le monde, tous ceux qui doivent avoir un véhicule pour leurs déplacements puisque l'on n'a pas d'autres alternatives aujourd'hui à leur proposer.

Cette notion de solidarité est que tout le monde puisse y accéder.

### **Observation n°5**

La cinquième observation est la création d'une agence des mobilités et nous allons en reparler un peu plus tard.

Cette agence des mobilités c'est un organisme qui sera présent pour favoriser les transitions de mobilité et favoriser l'accès à toutes ces opportunités, soit de dérogations, soit d'aide, de manière à ce que tout le monde puisse y avoir accès.

### **Observations n°6 et n°7**

Ces deux dernières observations qui sont remontées est d'augmenter l'offre des transports en commun.

On va en parler beaucoup mais c'est le mode de transport longue distance qui est le moins carboné pour l'ensemble des lyonnais.es.

C'est donc vraiment quelque chose sur lequel il faut que l'on puisse offrir des fréquences, une vitesse et un confort de déplacements en transports en commun au maximum de grandyonnais.es.

Pour cela, il faut que le réseau s'étende au-delà de là où c'est bien desservi aujourd'hui, tel qu'on le connaît en centre-ville mais que toutes les zones du Grand Lyon soient concernées et pas uniquement l'hyper-centre.

### **Observations n°7**

Le dernier élément qui ressort c'est prévoir l'après mis en place et donc prévoir le contrôle.

Il va falloir travailler avec les préfetures et avec l'Etat de manière à ce que l'on puisse avoir des moyens de contrôle pour vérifier qu'une fois on a mis les moyens pour favoriser cette transition, elle soit respectée par le plus grand nombre et que l'on ait pas créé une usine à gaz qui finalement laisse passer beaucoup trop de choses et qui n'aient pas d'impact sur la pollution de l'air dues aux incivilités qui pourraient en résulter.

Voilà pour la présentation de ce soir, il y a ensuite des vœux qui ont été formulés auprès du conseil municipal et qui vont être abordés par les prises de parole qui vont suivre et par Laurence BOFFET et par Sylvain GODINOT.

Je ne vais pas en rajouter plus sur le sujet et je vais leur donner la parole.

### **Yasmine BOUAGGA**

Merci beaucoup pour cette présentation très détaillée qui nous permet de prendre conscience et connaissance de l'ensemble des enjeux à la fois dans le détail de la ZFE, des enjeux sanitaires et également de l'accompagnement de la concertation qui est mise en place.

Nous avons des demandes de prise de parole, tout d'abord Laurence BOFFET, cette fois-ci pour le groupe Lyon En Commun.

### **Laurence BOFFET**

Merci madame la Maire.

Tout d'abord, je voulais rappeler dans quelle phase nous sommes pour le projet de Zone à Faibles Emissions, même si on l'a déjà dit évidemment dans la présentation.

Ce projet est conduit par la Métropole et les communes qui la composent s'inscrit dans un cadre de lois nationales.

Elle mène des déclinaisons pour ce point de la demande de l'Union européenne du respect des seuils de pollution édictés par l'OMS en 2005 pour la qualité de l'air.

Nous ne respectons pas ces seuils dans de nombreux endroits de la Métropole, vous l'avez vu, en particulier dans le centre de Lyon depuis de trop nombreuses années.

C'est encore moins le cas pour quasiment l'ensemble de la Métropole si l'on applique les nouveaux seuils de l'OMS qui ont été édictés en 2021.

Tous les pollueurs de l'air sont visés, je le précise immédiatement par souci pédagogique et de transparence, l'agriculture, l'industrie sont déjà dans les actions de réduction spécifique et contrainte, le chauffage urbain, l'incinération, le chauffage au bois doit se rénover en même temps que les bâtiments qui doivent être isolés et les cheminées individuelles, on l'a vu aussi, à foyer ouvert qui doivent progressivement mais rapidement disparaître ; il y a des aides pour cela, on l'a vu.

L'agriculture, l'industrie et chauffage sont les grands contributeurs de la pollution pour environ les 2/3 mais avec diverses nuances importantes, selon les polluants.

Le transport est également en cause, bien entendu, et pour certains polluants, c'est le principal contributeur et quasiment le seul pour la pollution aux dioxydes d'azote, dont les moteurs diesel sont à l'origine.

Donc la ZFE est un outil parmi d'autres pour s'attaquer à ce problème.

L'Etat impose le calendrier, il impose aux agglomérations de plus de 150 000 habitants mais aussi particulièrement à celles qui dépassent les seuils régulièrement et dont, nous sommes !

Plusieurs délibérations ont été adoptées par la Métropole pour proposer un cadre de mise en place pour cette ZFE.

Notre groupe politique à la Métropole a été à l'origine de la demande d'une grande concertation publique, dont j'ai déjà parlé et qui a démarré en septembre.

Il faudra donc tenir compte aussi de son bilan.

En parallèle, la Métropole souhaite dans un calendrier également demandé par l'Etat, établir une interdiction pour les crit'air 5 dès 2020, soit quatre mois avant le délai de l'Etat, certes, mais sur un périmètre restreint déjà mis en place depuis 2019, comme on l'a vu tout à l'heure, ce qui représente, si j'ose dire, seulement la moitié des habitant.es de la Métropole.

C'est-à-dire qu'on l'applique en avance mais on ne l'applique pas pour tout le monde.

Les véhicules professionnels sur la Métropole sont au nombre de 30 000 environ, cela représente 2 % du parc total et les véhicules crit'air 5 représentent 20 000 véhicules sur l'ensemble de la Métropole, 5 500 environ à Lyon, ce qui représente 3 % du parc des véhicules particuliers.

L'avis des communes concerne pour l'instant ce point précis des crit'air 5 et non classés et c'est pour cela que nous sommes là, ce soir.

Néanmoins, cette étape ne peut éluder la question de la poursuite de l'application aux autres types de véhicule et ce, malgré la concertation encore en cours car l'enjeu fondamental de cette réduction de la place de la voiture est aussi un enjeu social.

L'élimination des véhicules polluants n'est pas socialement neutre.

Le parc automobile se renouvelle lentement et reste marqué par une surreprésentation des motorisations diesel et les voitures les plus anciennes, les plus polluantes, sont souvent celles utilisées par les couches populaires.

L'élimination des véhicules polluants exige donc un accompagnement important pour tous les habitant.es concerné.es au cas par cas, ne laissant personne sans solution.

Initié par Lyon En Commun, un vœu sera présenté en complément de la délibération par les groupes de la majorité de la Ville de Lyon rappelant nos attachements à l'accès gratuit pour les moins de 12 ans aux transports en commun, l'étude et l'expérimentation d'autres gratuités sur le réseau, l'étude d'impact de la tarification sociale déjà mise en place, au regard de la ZFE.

En plus de ce vœu, je tiens à vous rappeler notre attachement à l'accompagnement des personnes, accès au micro crédit surtout si l'Etat, qui l'avait promis ne le fait pas et au financement direct qui ne nécessite pas de mise de fond au préalable avant d'avoir une aide.

Dans le fond, soyons plus attentif et plus ambitieux que simplement enrichir les banques et endetter les automobilistes.

Souplesse du nouveau service de public de mobilités en train de se construire, c'est la fameuse agence de mobilité par la facilité qu'elle aura à donner accès aux dossiers d'aides et aux dérogations, comme par exemple, l'instauration sur demande simple d'une vignette « véhicule en transition » qui permette à celles et ceux qui sont en train de changer ou aux petits rouleurs de bénéficier d'un délai ou d'une dérogation temporaire suffisante.

L'information et la formation des relais de proximité, on l'a dit aussi, en premier les communes et donc les mairies d'arrondissement mais aussi pourquoi pas les développeurs économiques qui travaillent avec les entreprises, les professionnels des contrôles techniques qui voient passer les véhicules anciens.

La proactivité aussi du service de mobilités, de ce nouveau service envers les propriétaires des véhicules crit'air 5 pour leur proposer directement un accompagnement individualisé.

L'outil ZFE n'est pas détaché du sujet de la fabrique de la Ville, comment on se déplace où l'on travaille.

Le déplacement des modes actifs, le maillage de l'habitat, l'activité économique déconcentrée sont aussi des réponses.

Prioritairement les transports en commun essentiels doivent être renforcés, mieux maillés, moins chers, voire gratuit pour certain.es, comme cela a commencé à être mis en place.

Lyon En Commun défend, ce n'est pas une surprise, la gratuité sur l'ensemble du réseau pour toutes et tous !

Nous devons étudier et expérimenter cette possibilité en commençant par les jours de pic de pollution par exemple, d'autres métropoles le font, pourquoi pas nous ?

Lyon En Commun continue de plaider la gratuité dans une logique de transition et de justice sociale en évaluant l'impact des tarifications sociales et solidaires en proposant des améliorations, en expérimentant la gratuité des transports pour les moins de 12 ans, allons-y essayons-le !

En expérimentant et en évaluant des gratuités ciblées, cela permettrait un report modal depuis la voiture, en particulier à destination des personnes à revenus modestes ou non éligibles à la tarification sociale et solidaire.

J'ajouterai aussi l'accompagnement à la pratique du vélo, comme autre élément important au-delà des prêts que l'on a vu pour les plus jeunes mais aussi pour les adultes qui ont besoin déjà de re-pratiquer le vélo ou même, cela est ressorti dans les réunions publiques : la pratique des transports en commun avec le fait aussi que certaines personnes ne savent pas finalement prendre très bien les transports ou peur de se déplacer sur un certain nombre de trajets et souhaitent avoir des accompagnements pour cela.

Une ZFE est déjà mise en place pour les « pros » jusqu'au crit'air 3 inclus.

Les aides de la Métropole viennent d'être revues pour être plus lisibles et efficaces pour ces professionnels avec des systèmes de dérogation également plus adaptés en particulier pour les commerçants, les TPE et les PME.

Mais il faudra aussi surveiller et évaluer régulièrement ce volet qui a été établi au départ en 2019 sans concertation, sans grande publicité et du coup avec des aides qui étaient jusqu'ici inefficaces.

L'interdiction progressive des véhicules crit'air 4, 3 et 2 pour tout le monde entre 2023 et 2026 impacteront encore d'avantage les ménages les plus modestes.

Ici aussi, l'évaluation et le contrôle restent importants.

Sur les contrôles justement, ils sont dévolus aux effectifs de la Police Nationale et de la Police Municipale.

Comment assurer une équité de traitement entre toutes et tous dans tous les territoires de la Métropole ?

Il s'agit d'une question qui n'a pas été vraiment soulevée sur la ZFE.

La vidéo verbalisation est aussi possible mais l'Etat ne l'homologue pas pour l'instant.

Mais est-bien la solution ?

Avant tout dans ce projet, c'est d'abord l'explication et l'accompagnement qui seront efficaces, nous défendons donc l'idée de ne pas verbaliser forcément tout de suite mais d'utiliser les contrôles tout d'abord pour cette pédagogie et de proposer un accompagnement systématique et personnalisé aux automobilistes qui seront contrôlés une première fois pour les véhicules crit'air 4 et 5 par exemple.

Outre les solutions de covoiturage, de copartage qui doivent être simplifiées tout autant que développées, nous sommes également attachés au service public du dernier kilomètre pour les zones où les transports en commun ne sont pas suffisamment denses ou aux horaires où ils ne passent plus.

La question n'est pas de savoir mettre le curseur au bon endroit pour la ZFE ou de trouver le bon compromis mais bien d'aller au bout des choses sur l'ensemble des aspects, malgré les difficultés rencontrées et les coûts engendrés.

Parce que l'on ne peut pas remettre toujours à plus tard, bien mené, le projet de développement de la ZFE devrait permettre non seulement d'améliorer la qualité de l'air que nous respirons mais aussi de développer les modes de transports alternatifs à la voiture individuelle avec des solutions pour toutes et tous.

Le groupe Lyon En Commun donnera évidemment un avis favorable pour cette étape 5+ et non classés.

**Yasmine BOUAGGA**

Merci beaucoup !

Je donne la parole maintenant à Fatima BERRACHED pour la Manufacture de la Cité.

**Fatima BERRACHED**

Madame la Maire, Chèr.e.s collègues,

Il s'agira d'une explication de vote.

Sur le fond, je partage bien évidemment l'idée qu'il y a urgence à mettre en œuvre des politiques audacieuses en matière de lutte contre la pollution de l'air, responsable de nombre de maladies et de nombreux décès dans notre pays.

La réduction de la place de la voiture individuelle dans nos déplacements et, singulièrement, des voitures les plus polluantes est l'un des outils à mettre en œuvre pour réduire cette pollution.

Encore faut-il mettre au service des habitants des outils de déplacements alternatifs qui soient efficaces et attractifs.

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

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, en développant les TER, et l'Etat, en apportant un soutien financier plus grand, prennent leur part dans cette transformation des politiques publiques de mobilités afin de garantir l'équité entre les habitants.

Je soutiens cette délibération, bien évidemment, mais sans doute faut-il aller plus loin.

En effet, s'il est très important de demander 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, il est dommage de le faire sans évoquer la nécessité d'une autre politique tarifaire et pourquoi pas, la visée d'un libre accès qui pourrait se construire, pour commencer, au quotidien pour les petits salaires et de le généraliser, surtout, pour toutes et tous, lors des nombreux pics de pollution que connaît encore notre agglomération, comme nous l'avons vécu il y a encore quelques jours et comme proposé par mes collègues de Lyon en Commun.

J'espère que les futures délibérations préparant les étapes suivantes de développement de la ZFE seront l'occasion d'avancer dans cette direction.

Je vous remercie.

**Yasmine BOUAGGA**

Merci beaucoup.

Je donne la parole maintenant à Sylvain GODINOT pour le groupe les écologistes.

**Sylvain GODINOT**

Merci beaucoup madame la Maire, mes chères collègues,

Nous allons aujourd'hui voter cette délibération sur l'amplification de la ZFE et son extension, notamment son élargissement aux particuliers.

Le groupe écologiste évidemment soutiendra cette délibération.

Je voudrais déjà commencer par une bonne nouvelle qui est de rappeler que la qualité de l'air s'améliore très régulièrement à Lyon, puisqu'on ne la pas encore dit aujourd'hui.

Il faut donc le dire depuis dix ans, les oxydes d'azote ont baissé de 43 % et les particules fines ont baissé de 49 %.

Donc la qualité de l'air s'améliore, néanmoins, comme vous l'avez rappelé, nous ne sommes pas du tout au bon rythme puisque plus les études épidémiologiques avancent, plus on constate l'impact qu'à la qualité de l'air sur la santé humaine.

Donc le choix que nous faisons aujourd'hui c'est tout simplement le choix de la santé, le choix d'une santé publique.

La ZFE est-ce la bonne réponse au problème de santé publique ?

A cette question, nous allons répondre que c'est une réponse, ce n'est pas « La » réponse, la ZFE est une réponse, elle est nécessaire, elle est indispensable, elle n'est pas suffisante.

La ZFE est une mesure que la Métropole met en œuvre avec le soutien des communes qui est complémentaire de toutes les mesures déjà citées par mon collègue Jean-Christian MORIN sur le développement des infrastructures, notamment le développement des transports en commun avec ses nouvelles lignes de métro, de tramway, de bus mais aussi les infrastructures vélo, avec ses voies lyonnaises, les infrastructures de stationnement, l'élargissement de la zone à vitesse 30 km/heure, la piétonisation du centre-ville et d'autres centres de l'agglomération.

L'amélioration de la qualité de l'air, c'est non seulement un gros effort sur les infrastructures qui se traduit par des investissements sans précédent du Sytral et de la Métropole mais c'est aussi un gros effort sur l'accompagnement puisque cela vous l'avez aussi souligné, les particuliers ont besoin que nous allions vers eux à travers différents outils, notamment l'agence des mobilités dont nous nous réjouissons tous de la création ; agence des mobilités qui devra faciliter les changements de comportement des ménages et la proposition des différentes solutions.

Différentes solutions, non seulement de transports en commun et de mobilités actives, vélos et piétons, mais aussi développement de l'auto partage et du covoiturage.

En somme, il s'agit de faire en sorte que la voiture devienne le dernier recours de mobilité et non plus la solution par défaut et c'est vers cela que nous sommes engagés et c'est vers cela que nous poursuivrons sans relâche notre action pour garantir à tous et toutes une possibilité de se déplacer à tarifs accessibles et sans polluer.

Alors, bien sûr nous avons d'autres actions en parallèle au niveau de la Ville et de la Métropole à commencer par moderniser nos flottes de véhicules qui évidemment doivent montrer l'exemple et qui seront bientôt des flottes sans diesel.

Bien sûr nous avons quelques points d'appréciation différente avec nos partenaires de la majorité, notamment sur le développement de la gratuité que nous voyons peut être d'une façon plus progressive même si nous nous réjouissons tous du succès des tarifs solidaires de la Métropole, même si nous soutenons également ce développement de la gratuité pour les moins de 12 ans.

Nous constatons l'effort d'investissement très important que doivent consacrer, ce mandat-ci et la Métropole et le Sytral et c'est pourquoi, nous n'avons pas défendu une gratuité pour toutes et tous, vu l'ampleur de la Métropole de Lyon.

Mais je suis convaincu que nous poursuivrons le débat avec nos partenaires de la majorité pendant encore quelques mois et années.

Je voudrais conclure pour dire que nous franchissons là une étape déterminante de la Zone à Faibles Emissions, souligner encore une fois que des mesures d'accompagnement et de dérogation sont mises en place pour les catégories les plus populaires, que nous veillerons qu'elles soient adaptées et à ce qu'elles soient précisées et je remercie Laurence BOFFET d'avoir souligné plusieurs points de précision nécessaires, car évidemment même si nous devons aller vite, nous ne voulons pas aller trop vite !

Nous devons aller à la bonne vitesse, embarquer tous les habitant.es et trouver une solution pour chacun.e.

Ces solutions, je crois que nous avons la plupart, les véhicules qui vont être interdits sont des voitures de plus de 22 ou 25 ans, selon le type de leur vignette crit'air.

Aujourd'hui, des dispositifs de subvention sont disponibles pour acheter, pour les ménages qui ne pourraient pas se passer de voiture, des véhicules essence crit'air 1 d'occasion, donc âgés de 11 ans et moins.

Il y a donc des solutions automobiles qui sont possibles, j'espère que très rapidement l'agence de mobilités pourra promouvoir toutes les autres solutions qui sont existantes et qui sont nombreuses.

Et nous serons bien sûr particulièrement attentifs à ce que ces accompagnements des ménages soient beaucoup plus opérationnels dans les prochaines phases de la Zone à Faibles Emissions qui vont impacter beaucoup plus largement les lyonnais.es.

Nous voterons favorablement cette délibération et le vœu qui l'accompagne.

Je vous remercie.

**Yasmine BOUAGGA**

Merci beaucoup. Y-a-t-il d'autres questions ou demande d'intervention ?

S'il n'y en a pas, je vous propose de passer au vote pour donner l'avis du 1<sup>er</sup> arrondissement sur ce projet de délibération.

Je constate un vote favorable à l'unanimité et je vous en remercie.

Nous avons proposé une participation en ligne mais peut-être ne l'avions-nous pas annoncé suffisamment à l'avance.

En tout cas, nous rappellerons lors des prochains conseils qu'il est possible pour le public de poser des questions auxquelles on répondra à la fin du conseil.

Néanmoins, nous nous tenons à disposition des habitant.es pour répondre aux différentes questions qui se poseraient sur la ZFE.

Je voudrais juste avant de finir ce conseil, faire quelques annonces.

Tout d'abord, annoncer la sortie du dernier numéro du journal d'arrondissement, Mon 1<sup>er</sup>, disponible en mairie et dans les lieux partenaires qui sont les commerces de proximité et les différents services publics comme la bibliothèque, les centres sociaux, etc...

Egalement, quelques points d'agenda :

Nous aurons au cours du mois de mars, plusieurs évènements liés à la journée internationale des droits des femmes et qui prendra la forme d'une semaine avec notamment un spectacle le 12 mars à la salle Paul Garcin.

Et des actions autour de la mémoire de l'Algérie qui, à l'occasion de la commémoration des 60 ans de l'indépendance de l'Algérie et qui prendront la forme de plusieurs rencontres, la première aura lieu le 18 mars à la bibliothèque du 1<sup>er</sup> arrondissement avec Wassyla Tamzali, écrivaine et un grand nombre d'autres évènements seront proposés.

Le prochain conseil aura lieu le 16 mars.

Je vous remercie et je vous souhaite à toutes et tous une belle soirée !

**L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée.**

**Le Secrétaire de Séance,**

**Noé FROISSART**