

VILLE DE CALUIRE ET CUIRE
SÉANCE DU CONSEIL MUNICIPAL
LUNDI 7 FÉVRIER 2022 A 19 H 00

ORDRE DU JOUR

Rapports présentés

N° D2022_001 Avis de la Commune - Projet d'amplification de la Zone à Faibles Émissions
mobilité (ZFE-m) de la Métropole de Lyon aux véhicules particuliers et deux roues
motorisés de Crit'Air 5 et Non classés

N° D2022_002 Vœu du Conseil Municipal - Protection des arbres remarquables de Caluire et Cuire

N° D2022_003 Vœu du Conseil Municipal - Mémorial de Montluc

M. LE MAIRE : Bonsoir à vous tous, Mesdames, Messieurs, chers collègues, c'est un Conseil Municipal exceptionnel qui nous réunit ce soir pour notre première séance de l'année, puisque nous devons émettre un avis sur le projet d'amplification de la zone à faible émission de la Métropole de Lyon aux véhicules particuliers et deux roues motorisés de critères 5 et non classés, et ce, avant le 22 février.

Nous avons en effet deux mois à réception de la saisine de la Métropole pour nous prononcer sur le sujet. Et comme à Caluire et Cuire, nous travaillons le 22 décembre et savons distinguer un courrier du Président de la Métropole dissimulé au milieu des cartes de vœux et des papillotes, cela ne nous a pas échappé. Sur un dossier qui impactera à terme près de 70% des Grands Lyonnais, c'eût été un peu dommage de passer à côté. La Ville de Lyon l'avait apparemment oublié. Pour commencer, je vais essayer, si vous le permettez, de dissiper quelque peu ce brouillard persistant que l'exécutif métropolitain entretient autour de son projet d'extension de la ZFE.

Juste pour mémoire, je rappelle qu'à l'origine de la création de la ZFE, nous y étions favorables et nous nous sommes battus pour que l'ensemble de notre territoire communal en fasse partie, à la différence de l'opposition PS-Verts qui elle était favorable à sa scission. C'était un projet réaliste, cohérent et structuré.

Tout d'abord, il faut savoir que l'avis que l'on nous demande de rendre aujourd'hui s'inscrit dans le cadre d'une concertation réglementaire et porte sur l'interdiction de circulation au second semestre de tous les véhicules de critères 5 et non classés. Je dis au second semestre puisque lorsque nous avons été saisi en décembre, il était question du 1^{er} juillet 2022 et déjà la Métropole annonce un report de l'échéance au 1^{er} septembre.

Pour ce qui est de la concertation en tant que telle, elle s'est limitée à l'affichage d'un avis administratif dans les 59 mairies qui composent la Métropole et au dépôt d'un registre de consultation pour la concertation réglementaire sur lequel tout un chacun pouvait s'exprimer.

Le succès d'une telle méthode de concertation n'étant plus à démontrer, au 5 février 2022, le document auquel les Caluirards avaient librement accès auprès du service urbanisme est vierge de tout commentaire.

Pour votre parfaite information, je précise que là aussi, la Métropole a prolongé le délai jusqu'au 5 février. Cela est à ne pas confondre avec l'autre concertation qui, elle, est prolongée jusqu'au 5 mars.

Je ne m'étendrai pas davantage sur cette première étape de la ZFE, nous aurons largement l'occasion d'en débattre tout à l'heure au moment de la présentation du rapport.

Mais au-delà de ces premières restrictions timidement annoncées, le projet d'extension de la ZFE de l'exécutif métropolitain ambitionne, à l'horizon 2026, d'obliger près de 70% des automobilistes Grand Lyonnais, 69,39% pour être précis et 63,16% à Caluire et Cuire (source : Ministère de la Transition Ecologique, chiffres au 1^{er} janvier 2021) à se séparer de leur véhicule ou à le remplacer.

Pour parler clair, vous mettez dix véhicules sur l'esplanade de l'Hôtel de Ville. Il y en a sept qui devront être détruits. Sans compter celles et ceux que l'on appelle les navetteurs qui viennent travailler dans la Métropole mais habitent en dehors.

Notre collègue Laurent MICHON nous présentera dans quelques instants les grandes lignes et les enjeux de ce projet.

Je vous précise que ce volet d'extension de la ZFE fait actuellement l'objet d'une concertation citoyenne, c'est-à-dire hors champ réglementaire, avec des réunions publiques dans les villes qui veulent bien en organiser et un site internet dédié pour permettre aux Grands Lyonnais de s'exprimer.

Cette concertation a été ouverte en septembre. L'échéance vient d'être pour la deuxième fois reculée d'un mois pour être portée au 5 mars. A la date du 4 février, elle a enregistré 4 890 contributions et 363 propositions pour 1,4 million de Grands Lyonnais.

Je rappelle pour exemple qu'à Caluire et Cuire, lorsque nous avons organisé la grande concertation numéro 2 sur la ville durable, nous avons reçu 4 100 contributions et plus de 900 propositions avec un peu plus de 43 000 habitants. Il y a concertation et concertation.

Il y a les concertations où les citoyens sont informés et ont une vraie chance de pouvoir réagir et s'exprimer. Et il y a les concertations où l'on ouvre un moyen d'expression mais en omettant d'en informer les principaux intéressés. Encore faut-il prêter l'oreille à la critique et accepter de revoir sa copie lorsqu'elle génère plus de mécontentements qu'elle ne rencontre d'adhésion.

A Caluire et Cuire, nous avons organisé une réunion publique le 25 février dernier en visioconférence, en présence de Monsieur Fabien BAGNON, Vice-Président à la voirie et aux mobilités actives. Le moins que l'on puisse dire, d'après les questions et remarques qui ont été émises à cette occasion, est que le sujet fait consensus : les gens n'en veulent pas.

Avant de donner la parole à Laurent MICHON, je vous propose l'inscription à l'ordre du jour de ce conseil de deux vœux, conformément à l'article L.2121-29 du Code Général des Collectivités Territoriales et à l'article 12, notre règlement intérieur.

Le premier vœu concerne la protection des arbres remarquables à Caluire et Cuire. Il sera présenté par Côme TOLLET. Le second vœu, que je vous exposerai, concerne pour sa part le Mémorial de Montluc.

Tout de suite, je donne bien sûr la parole à Monsieur Laurent MICHON, adjoint délégué aux Affaires sociales, aux personnes âgées, au handicap et à la mobilité.

Monsieur MICHON, je vous prie de bien vouloir procéder à l'appel des présents.

Etaient présents :

M. COCHET, M. TOLLET, Mme MAINAND, M. THEVENOT, M. COUTURIER, Mme BLACHERE, Mme WEBANCK, M. CIAPPARA, M. MICHON, Mme FRIOLL, Mme GOYER, M. DIALLO, Mme CRESPIY, Mme DEL PINO, Mme GUGLIELMI, Mme LINARES, Mme BRAC DE LA PERRIERE, Mme COTON, M. GUERIN, M. PROTHERY, M. JUNET, M. KRIEF (par proc. à Mme BLACHERE jusqu'à l'élection du secrétaire incluse), M. JOINT, Mme LE CARPENTIER, M. GILLARD, Mme HEMAIN, M. FAIVRE, M. ATTAR BAYROU, M. MATTEUCCI, M. DEYGAS, Mme VERNAY, M. TROTIGNON, Mme GEHIN

M. JOUBERT (par proc. à Mme MAINAND), Mme HAMZAOUI (par proc. à Mme GOYER à partir du 2022-001), M. TAKI (par proc. à Mme FRIOLL jusqu'au 2022-002 inclus), M. BALANCHE (par proc. à M. MICHON), Mme CHANDIA (par proc. à M. THEVENOT), M. MANINI (par proc. à M. CIAPPARA), Mme CORRENT (par proc. à M. TOLLET), M. GERBEAUX (par proc. à Mme WEBANCK), Mme BILLA (par proc. à Mme CRESPIY), M. BLANC (par proc. à M. ATTAR BAYROU)

Etait absent : /

N° D2022_001 AVIS DE LA COMMUNE - PROJET D'AMPLIFICATION DE LA ZONE À FAIBLES ÉMISSIONS MOBILITÉ (ZFE-M) DE LA MÉTROPOLE DE LYON AUX VÉHICULES PARTICULIERS ET DEUX ROUES MOTORISÉS DE CRIT'AIR 5 ET NON CLASSÉS

M. MICHON : Bonsoir. Je vais en effet vous présenter le projet d'amplification de la zone à faibles émissions. La Loi climat du 22 août 2021 dans son article 119 oblige la création de Zones à Faibles Emissions mobilité dans les agglomérations de plus de 150 000 habitants d'ici le 31 décembre 2024. Cela concerne l'ensemble des véhicules qui disposent d'au moins quatre roues.

Dans les dix métropoles enregistrant des dépassements réguliers de valeurs limites de qualité de l'air, il y a donc l'interdiction de circulation qui est programmée de la manière suivante:

- au 1^{er} janvier 2023, interdiction de circulation des véhicules de critères 5 et non classés
- au 1^{er} janvier 2024, interdiction de circulation des véhicules de critère 4
- au 1^{er} janvier 2025, interdiction de circulation des véhicules de critère 3.

Il est également fait mention dans la Loi climat de l'expérimentation d'un prêt à taux 0 au 1^{er} janvier 2023.

Aujourd'hui, au sein de la Métropole, il existe en effet l'interdiction de circulation des poids lourds et des véhicules utilitaires de critères 5, 4 et des critères 3 depuis le 1^{er} janvier 2021.

Vous voyez sur la carte la répartition des territoires : sur les communes de Lyon, de Villeurbanne, de Caluire et Cuire et à l'intérieur du périphérique les communes de Bron et de Vénissieux. L'ensemble de ces véhicules poids lourds et véhicules utilitaires ne peuvent donc pas circuler à l'intérieur de cette zone s'ils ont la vignette critères 5, 4 et 3. Ils ne peuvent ni circuler, ni stationner. Les grands axes ne sont pas concernés. Il s'agit du périphérique Laurent Bonneval, du boulevard périphérique nord et des autoroutes à A6-A7, M6-M7 dorénavant, qui ne sont donc pas concernés. Cela, c'est l'existant au sein de la Métropole de Lyon.

Quel est le projet qui nous est proposé par la Métropole de Lyon, pour lequel nous nous réunissons aujourd'hui et sur lequel nous devons donner un avis ? Par délibération du 15 mars 2021, le Conseil Métropolitain a décidé d'amplifier la Zone de Faibles Emissions mobilité. À compter du 1^{er} septembre 2022, il y aura une interdiction permanente 7 jours sur 7, 24h sur 24 de circuler et de stationner dans le périmètre que je vous ai montré précédemment pour les véhicules particuliers, ainsi que les deux roues motorisés équipés de vignettes critères 5 et non classés. Il est prévu également dans ce projet métropolitain l'interdiction progressive de 2023 jusqu'à 2026, des véhicules particuliers de critères 4, 3 - conformément à la Loi climat - et la Métropole de Lyon ajoute le critère 2 sur un périmètre qui restera à définir, qui pourra être celui que je vous ai présenté précédemment, mais il y a d'autres éléments qui sont également à l'étude et cela pourrait concerner l'ensemble des communes de la Métropole. Voilà quelques comparatifs pour votre bonne information entre ce que prévoit la Loi climat et résilience et ce que prévoit la Métropole de Lyon.

La Métropole de Lyon prévoit, comme je vous l'ai indiqué, l'interdiction de circulation et de stationnement des véhicules et des motos. Alors que les motos ne sont pas concernées dans la Loi climat. Dans la Loi climat, les véhicules de critère 5 ne seront plus autorisés à circuler à partir du 1^{er} janvier 2023. La Métropole de Lyon nous propose une interdiction de circulation au 1^{er} septembre 2022. Il y a donc une anticipation pour ces véhicules de critères 5 et les véhicules non classés, ces derniers étant ceux de plus de 25 ans qui n'ont pas de vignette. Et si l'on va plus loin, au 1^{er} janvier 2025, l'interdiction de circulation selon la loi climat, comme je vous l'ai précisé tout à l'heure, concerne les véhicules de critères 5, 4 et 3, auxquels on rajoute les critères 2 au sein de la Métropole de Lyon.

Voilà ici pour vous présenter les différences d'application entre la Loi climat et ce que souhaite la Métropole de Lyon : aller plus loin et plus vite sur cette amplification de la ZFE.

Quelles sont les conséquences de tout cela ?

L'anticipation du calendrier au 1^{er} septembre 2022 pour le critère 5 et les véhicules non classés ne permettra pas, à notre connaissance, à leur propriétaire de bénéficier du prêt à taux 0 puisque celui-ci ne sera appliqué qu'à partir du 1^{er} janvier 2023. Quid de cette période de 6 mois pour les personnes qui seront amenées à remplacer leurs véhicules ?

Près de 70% de véhicules particuliers ne pourront plus circuler au sein de la Métropole de Lyon. Les personnes qui travaillent en dehors de cette zone à faible émission et qui n'auront pas d'alternative ne pourront plus accéder à leur lieu de travail. C'est également une question que l'on pose et qui est importante mais sur laquelle on n'a pas aujourd'hui de réponse. Vous avez une zone à faible émission qui concerne cinq communes, mais si vous habitez des communes limitrophes ou au-delà et que vous travaillez dans ces cinq communes, vous ne pourrez pas rentrer votre véhicule ni le stationner.

Sur la commune de Caluire et Cuire, cela représente 63% des voitures particulières qui ne pourront plus circuler en 2026. Ce qui représente, pour votre information, 14 163 véhicules.

Que fait-on de ces 14 000 véhicules ? Seront-ils revendus dans d'autres régions de France non concernées par la ZFE ? Seront-ils détruits ? C'est aussi une question qu'il faudra se poser.

Quelles sont les propositions de la Commune concernant tout cela ? La Commune de Caluire et Cuire souhaite le respect de la loi, le respect du calendrier de la Loi climat ainsi que le respect de l'amplitude indiquée dans la loi.

Concernant les différents types de véhicules et les catégories, en effet, l'interdiction prévue par la loi climat toucherait 32% des véhicules particuliers pour les véhicules de critères 5, 4 et 3. Si l'on ajoute les critères 2, cela concerne près de 70% des véhicules au sein de la Métropole.

Notre souhait est également que le Président de la Métropole écrive directement à chaque possesseur de véhicule concerné afin de les informer de ce que je viens de vous présenter et surtout de ce que la Métropole souhaite mettre en place. Aujourd'hui, de nombreux habitants ne

sont pas au courant. De nombreux habitants continuent même, et pas plus tard que la semaine dernière j'en ai rencontrés, à acheter des véhicules de critères 2. Cela pose aussi question sur la suite. Que feront-ils de ce véhicule dans dans trois ans ? Nous soutenons également l'organisation d'un référendum local portant sur les modalités de mise en œuvre de l'ensemble du projet de cette nouvelle ZFE. Voilà, Monsieur le Maire, Mesdames et Messieurs les Conseillers, la présentation de l'amplification de la ZFE sur notre Métropole de Lyon, je vous remercie.

M. LE MAIRE : Je vous remercie Monsieur MICHON pour cette présentation. Nous avons effectivement pour ce faire, un rapport que vous allez également présenter s'il vous plaît. Et après, bien sûr, un certain nombre d'amendements ont été proposés par le groupe Urgence Ecologique et Solidarité et seront présentés. Et puis bien sûr, les autres groupes auront la parole, chacun pourra s'exprimer.

M. MICHON :

Le 1^{er} janvier 2020, la Métropole de Lyon a instauré une Zone à Faibles Émissions mobilité (ZFE-m) concernant les véhicules utilitaires légers et les poids-lourds, destinés au transport de marchandises et équipés des vignettes Crit'Air 3, 4, 5 et non classés telles que définies par la nomenclature établie par l'État. L'ensemble de ces véhicules a aujourd'hui l'interdiction de circuler ou de stationner à l'intérieur d'une zone comprenant la presque totalité des neuf arrondissements de Lyon, la commune de Caluire et Cuire et les secteurs de Villeurbanne, Bron et Vénissieux situés à l'intérieur du boulevard périphérique Laurent Bonnevey. Par délibération n°2021-0470 du 15 mars 2021, le Conseil de la Métropole a approuvé le principe d'amplification du dispositif ZFE-m en termes de catégories de véhicules concernés et de périmètre.

Cette amplification doit être mise en œuvre en deux étapes :

- Étape 1 : à compter du 1^{er} juillet 2022 ; interdiction permanente (24h/24 et 7 j/7) de circuler et stationner dans le périmètre actuel de la ZFE-m aux véhicules particuliers et deux roues motorisés équipés de vignettes Crit'Air 5 et non classés,

- Étape 2 : interdiction progressive, de 2023 à 2026, des véhicules classés Crit'Air 4, puis 3, puis 2 sur un périmètre central à définir. Cette étape pose le principe de la sortie du diesel en 2026.

La concertation réglementaire relative à l'étape 1 prend appui sur une consultation du public et une consultation des personnes publiques associées.

L'ensemble des éléments du projet a été mis à la consultation :

- du public, du 3 au 26 novembre 2021,*
- puis des personnes publiques du territoire, du 6 décembre 2021 au 6 février 2022.*

Ayant cependant constaté au regard du faible nombre d'avis émis par les habitants, l'échec de la concertation réglementaire, la Métropole de Lyon a décidé, par message du 3 décembre 2021, de sa prolongation jusqu'au 5 février 2022.

Le dossier de consultation réglementaire comprend :

- un résumé non-technique ;*
- une description de l'état initial de la qualité de l'air sur la Métropole de Lyon, avec une analyse des émissions de polluants dues au transport routier ;*
- une évaluation de la proportion de véhicules concernés par les restrictions de circulation ;*
- un projet d'arrêté ;*
- une étude d'ATMO Auvergne-Rhône-Alpes sur les bénéfices sanitaires de la ZFE.*

En application de l'article L.2213-4-1 du Code général des collectivités territoriales, il appartient à la Métropole de Lyon de recueillir aujourd'hui l'avis des conseil municipaux sur la première étape du projet d'amplification de la Zone à Faibles Émissions pour les véhicules et deux roues motorisés de Crit'Air 5 et non classés.

L'amélioration de la qualité de l'air et de la santé des habitants de la Métropole de Lyon fait partie des priorités de nos actions. Au regard de cet engagement, les élus de Caluire et Cuire siégeant au Conseil de la Métropole avaient soutenu, sous le mandat précédent, la mise en vigueur de la Zone à Faibles Émissions au 1^{er} janvier 2020.

Le choix de se limiter aux véhicules professionnels marquait une volonté politique de procéder à des restrictions progressives avant d'élargir ce dispositif aux véhicules particuliers au regard des répercussions pour les ménages les plus modestes et du processus d'adaptabilité nécessaire aux entreprises. Cette vision d'équilibre fut acceptée par tous.

Les Zones à Faibles Émissions présentent un double objectif : réduire la pollution atmosphérique en limitant la circulation des véhicules les plus polluants tout en favorisant le renouvellement du parc automobile afin de développer la circulation de véhicules propres.

Or, l'exécutif métropolitain, par sa volonté d'accélérer et d'amplifier le processus de ZFE en allant bien au-delà de la loi Climat et résilience, pose clairement comme objectif principal la réduction de la place de la voiture au sein de la Métropole.

1. Nous dénonçons cette nouvelle méthode d'accélération et d'amplification du processus de ZFE ainsi que son calendrier d'application.

Près de 70 % des Français méconnaissent aujourd'hui encore le principe de Zone à Faibles Émissions. Or, nous constatons que la Métropole, autorité compétente en la matière, a fait le choix délibéré de n'organiser aucune réunion publique de proximité dans les 59 communes du territoire, pourtant indispensable afin d'échanger sereinement avec les habitants sur un projet qui les impactera fortement et immédiatement.

En effet, la consultation publique a été réalisée principalement pour ne pas dire en totalité en visioconférence. Nous observons également que la Métropole n'a pas, à 5 mois de l'entrée effective de cette première étape, mis en place son offre de conseil en mobilité permettant d'accompagner les métropolitains dans leurs démarches de demande d'aides financières et dans leurs solutions de mobilités alternatives.

Par ailleurs, il convient de noter que les dispositions relatives à la loi Climat et résilience adoptée en août 2021 imposent des ZFE-m qui n'interdisent à terme que les véhicules motorisés à quatre roues Crit'Air 3 et plus, et ce, sur un calendrier moins contraignant. Elle n'impose pas non plus une ZFE-m permanente (24h/24 et 7j/7).

Cette loi prévoit également l'expérimentation d'un prêt à taux zéro à partir de 2023 pour aider les ménages modestes impactés par les ZFE-m à remplacer leurs vieux véhicules. Aussi, les propriétaires des véhicules concernés par cette première étape du projet ne pourront pas en bénéficier au 1^{er} juillet 2022 et les aides envisagées par la Métropole sont insuffisantes.

Pour le législateur, il importait en effet de garantir la progressivité temporelle et spatiale notamment pour laisser aux usagers le temps de s'adapter et d'anticiper le renouvellement de leur voiture ou faire le choix d'utiliser un autre mode de déplacement.

Aussi, nous regrettons que l'exécutif métropolitain ait rejeté la demande de l'ensemble des groupes d'opposition tant en faveur d'un référendum local – non pas sur le principe de la ZFE car nous y sommes favorables, mais sur les modalités de mise en œuvre de cette ZFE-m – que l'envoi d'un courrier nominatif à chaque propriétaire de véhicule concerné par ces nouvelles restrictions.

Plus globalement, la motivation principale de la Métropole, telle qu'elle ressort du dossier réglementaire de concertation semble être la disparition de la voiture, et les mesures envisagées par la Métropole ne tiennent pas compte à ce stade de la spécificité de nos territoires, de la réalité de la vie des habitants de la Métropole et des conséquences sociales et économiques qui pèseraient ainsi à court terme sur les classes populaires et moyennes, en l'absence trop souvent encore d'alternative possible à la voiture.

2. Nous dénonçons l'absence totale d'information de l'ensemble de la population de l'agglomération.

Nous estimons que le faible nombre d'avis des habitants recueillis démontre la faible information des Grands Lyonnais sur la mise en place de cette nouvelle ZFE-m et de ses conséquences sur leur quotidien. A titre informatif, à la date du 19 janvier dernier, aucune observation des 43 294 Caluirards sur le registre de consultation de la concertation réglementaire disponible en mairie depuis le 3 novembre 2021.

Pour mémoire, la Grande Concertation II « Caluire Ville Durable » avait enregistré 4 100 contributions et 900 propositions d'action, pour 43 000 habitants. La concertation citoyenne de la Métropole sur le projet global de la ZFE -qui vient d'ailleurs d'être une nouvelle fois prolongée d'un mois-, compte, au 19 janvier 2022, 4 809 contributions et 329 propositions d'action, pour 1,4 million d'habitants.

Aussi, nous rappelons à nouveau la nécessité de l'envoi d'un courrier par le Président de la Métropole à chaque propriétaire de véhicule afin de l'informer du calendrier prévisionnel d'interdiction avant toute décision définitive.

3. Nous dénonçons l'impact réel de ces nouvelles orientations sur les ménages modestes et les entreprises locales.

Le calendrier d'évolution de la ZFE-m proposé apparaît ainsi inversement proportionné au développement de l'offre de mobilité actuelle de l'Autorité Organisatrice des Mobilités des Territoires Lyonnais (ex-Sytral).

La ZFE-m doit être également examinée à l'échelle du SCOT voire de l'aire métropolitaine pour tenir compte des 200 000 navetteurs – c'est-à-dire les 50 000 Grands Lyonnais travaillant dans un département limitrophe et les 150 000 actifs qui travaillent dans la Métropole sans y résider – et qui utilisent pour 75 % d'entre-eux la voiture faute d'alternative crédible.

Aussi, avant de contraindre prématurément l'usage de la voiture, il nous paraît indispensable qu'une vraie réflexion sur les enjeux de mobilité soit portée par l'AOMTL, nouvellement créée à l'échelle du SCOT.

Cet établissement, chargé d'établir dans les deux ans à venir de nouveaux plans de mobilité, doit impérativement, et dans les meilleurs délais, proposer aux communes de nouvelles lignes fortes de transports collectifs, seules alternatives crédibles à la voiture. Il nous paraît également essentiel qu'il pose rapidement le principe d'un grand plan métro pour répondre sereinement aux contraintes futures de la ZFE-m.

Nous observons que le monde économique s'interroge d'ailleurs sur son devenir au sein de la Métropole et que des entreprises quittent notre territoire, ce qui pourrait avoir des conséquences graves sur l'emploi et sur le financement des mobilités. Au budget 2021 du Sytral, la contribution des entreprises au titre du « versement mobilité » représentait 374 055 000 € sur les 768 180 200 € de recettes de fonctionnement, soit 49 %.

Enfin, ce projet envisage, à terme, une extension de la ZFE-m aux grands axes routiers que sont M6-M7 (ex-A6-A7), le périphérique Laurent Bonnevey et la Rocade Est, et qu'en conséquence l'A46 Sud deviendrait le seul itinéraire de contournement possible pour les véhicules les plus polluants au risque d'asphyxier complètement les communes. Cette conséquence est directement liée à la décision de l'exécutif d'abandonner tous les projets structurants sur le territoire métropolitain.

En conséquence :

- Attendu que l'amplification des mesures de la ZFE aux véhicules particuliers, par un calendrier prévisionnel d'interdiction en avance sur celui qu'impose la loi Climat et résilience, est de nature à créer des conséquences majeures pour les ménages et les entreprises locales sans développement d'alternative de transport proposé ;

- Attendu qu'il existe une confusion dans la concertation, entre la concertation réglementaire de l'étape 1 et la concertation citoyenne qui porte sur le projet global (étapes 1 et 2), notamment dans les dates et la manière de participer, que des éléments d'information à destination du public concernant ces deux concertations sont de nature à créer la confusion et par conséquent participent à la désinformation du public sur les évolutions de la ZFE et ses conséquences ;

- Attendu que le faible recours au dispositif d'accompagnement financier de la Métropole aux entreprises dans l'acquisition de véhicules propres ne représente à ce jour que 74 demandes sur un potentiel de 27 960 véhicules utilitaires légers ou poids-lourds Crit-Air 3 ou plus au 1^{er} janvier 2021, soit 0,26 % des véhicules professionnels impactés directement par la ZFE actuelle ;

Il est demandé au Conseil Municipal :

- D'ÉMETTRE un avis défavorable au projet d'amplification au 1^{er} juillet 2022 de la Zone à Faibles Émissions mobilité (ZFE-m) de la Métropole de Lyon aux véhicules particuliers et deux roues motorisés de Crit'Air 5 et non classés, tel que proposé par la Métropole ;

- DE DEMANDER à la Métropole de Lyon de procéder à l'organisation d'un référendum local portant sur les modalités de mise en œuvre de l'ensemble du projet (étapes 1 et 2) de cette nouvelle ZFE-m.

M. MICHON : Je vous remercie. Suite à la présentation que je viens de faire, je vais vous lire l'avis de la Commune concernant le projet d'amplification de la Zone à Faibles Emissions-mobilité de la Métropole de Lyon aux véhicules particuliers et deux roues motorisés de critères 5 et non classés afin de répondre au courrier reçu de la Métropole de Lyon pendant les fêtes de Noël, mais que nous avons, Monsieur le Maire, bien reçu, bien lu avec attention et bien préparé.

Le 1^{er} janvier 2020, la Métropole de Lyon a instauré une Zone à Faibles Emissions mobilité concernant les véhicules utilitaires légers et les poids lourds destinés au transport de marchandises équipés des vignettes critères 3, 4 et 5 et non classés tels que définis par la nomenclature établie par l'État. L'ensemble de ces véhicules a aujourd'hui l'interdiction de circuler ou de stationner à l'intérieur d'une zone comprenant la presque totalité de Lyon, la Commune de Caluire et Cuire et les secteurs de Villeurbanne, Bron et Vénissieux situés à l'intérieur du boulevard périphérique Laurent Bonnevey.

Par délibération numéro 2021-470 du 15 mars 2021 le Conseil de la Métropole a approuvé le principe d'amplification du dispositif ZFE en termes de catégories de véhicules concernés et de périmètres. Cette amplification doit être mise en œuvre en deux étapes.

L'étape numéro un, à compter du 1^{er} juillet 2022, le 1^{er} septembre 2022 dorénavant puisque la date à en effet été décalée : interdiction permanente 24h sur 24 et 7 jours sur 7, de circuler et de

stationner dans le périmètre actuel de la ZFE aux véhicules particuliers et deux roues motorisés équipés des vignettes critères 5 et non classés.

Étape numéro 2 : interdiction progressive de 2023 à 2026 des véhicules classés critères 4, puis 3 puis 2 sur un périmètre central à définir. Cette étape pose le principe de la sortie du diesel en 2026. La concertation réglementaire relative à l'étape numéro un prend appui sur une consultation du public et une consultation des personnes publiques associées. Ayant cependant constaté, au regard du faible nombre d'avis émis par les habitants, l'échec de la concertation réglementaire, la Métropole de Lyon a décidé par message du 3 décembre 2021 de sa prolongation jusqu'au 5 février 2022.

L'amélioration de la qualité de l'air et de la santé des habitants de la Métropole de Lyon fait partie des priorités de nos actions. Au regard de cet engagement, les élus de Caluire et Cuire siégeant au Conseil de la Métropole avaient soutenu sous le mandat précédent la mise en vigueur de la Zone à Faibles Emissions au 1^{er} janvier 2020. Les Zones à Faibles Emissions présentent un double objectif : réduire la pollution atmosphérique en limitant la circulation des véhicules les plus polluants, tout en favorisant le renouvellement du parc automobile afin de développer la circulation de véhicules propres. Or, l'exécutif métropolitain, par sa volonté d'accélérer et d'amplifier le processus de ZFE en allant bien au-delà de la Loi climat et résilience, pose clairement comme objectif principal la réduction de la place de la voiture au sein de la Métropole. Nous dénonçons cette nouvelle méthode d'accélération et d'amplification du processus de ZFE, ainsi que son calendrier d'application. Nous observons également que la Métropole n'a pas, à cinq mois de l'entrée effective dans cette première étape, mis en place son offre de conseil en mobilité permettant d'accompagner les métropolitains dans les démarches de demandes d'aides financières et dans les solutions de mobilité alternative.

Par ailleurs, il convient de noter que les dispositions relatives à la Loi climat adoptée en août 2021 imposent des ZFE qui n'interdisent à terme que les véhicules motorisés à quatre roues de critère 3 sur un calendrier moins contraignant. Elles n'imposent pas non plus une ZFE permanente 24h sur 24 et 7 jours sur 7. Cette loi prévoit également l'expérimentation d'un prêt à taux 0 à partir de 2023 pour aider les ménages modestes impactés par les ZFE pour remplacer leurs vieux véhicules. Les propriétaires des véhicules concernés par cette première étape du projet ne pourront pas en bénéficier au 1^{er} septembre 2022.

Nous regrettons que l'exécutif métropolitain ait rejeté la demande de l'ensemble des groupes d'opposition en faveur d'un référendum local, non pas sur le principe de la ZFE, car nous y sommes favorables, je le rappelle, mais sur les modalités de mise en œuvre de cette ZFE ainsi que l'envoi d'un courrier nominatif à chaque propriétaire de véhicule concerné par ces nouvelles restrictions. Nous dénonçons l'absence totale d'information de l'ensemble de la population de l'agglomération. Nous estimons que le faible nombre d'avis des habitants recueillis démontrent la faible information des Grands Lyonnais sur la mise en place de cette nouvelle ZFE et ses conséquences sur leur quotidien. À titre informatif, à la date du 19 janvier dernier, aucune observation des 43 294 Caluirards sur le registre de consultations de la concertation réglementaire disponible en mairie depuis le 3 novembre 2021. Monsieur le Maire l'a rappelé tout à l'heure.

Pour mémoire, la grande concertation 2 Caluire Ville Durable avait enregistré 4 100 contributions et plus de 900 propositions d'actions. La concertation citoyenne de la Métropole sur le projet global de la ZFE, qui vient d'être prolongée d'un mois, compte au 19 janvier 4 809 contributions et 329 propositions d'action pour 1,4 millions d'habitants, ce qui représente 0,34%. Nous dénonçons l'impact réel de ces nouvelles orientations sur les ménages modestes et les entreprises locales. Nous observons que le monde économique s'interroge d'ailleurs sur son devenir au sein de la Métropole et que des entreprises quittent notre territoire. Cela pourrait avoir des conséquences graves sur l'emploi et sur le financement des mobilités. Au budget 2021 du Sytral, la contribution des entreprises au titre du versement mobilité représentaient 374 000 000 euros sur les 768 000 000 de recettes de fonctionnement, soit 49%. Il est donc demandé au Conseil Municipal d'émettre un avis défavorable au projet d'amplification au 1^{er} septembre 2022 de la zone à faibles émissions mobilité de la Métropole de Lyon aux véhicules particuliers et deux roues motorisés de critères 5 et non classés tel que proposé par la Métropole et de demander à la Métropole de Lyon de procéder à l'organisation d'un référendum local portant sur les modalités de mise en œuvre de l'ensemble du projet étapes 1 et 2 de cette nouvelle ZFE.

M. LE MAIRE : Je vous remercie Monsieur MICHON. Il y a une demande d'intervention de Monsieur Gillard qui a déposé huit propositions d'amendements sur cette délibération. Je vous laisse bien sûr le loisir de soutenir ces amendements de manière synthétique et bien sûr, les autres groupes auront la parole et le débat pourra s'initier. Monsieur Gillard. Vous avez la parole.

M. GILLARD : Merci. Sur l'introduction des amendements, je vais laisser Jérôme Trotignon s'exprimer. Par contre, au niveau des amendements, j'ai un souci technique car nous avons oublié d'enlever un paragraphe dans nos amendements, donc je sais pas si on peut le faire en séance.

M. LE MAIRE : Écoutez vous le présenterez et on verra à ce moment-là, mais vous le présenterez, on ne va pas remettre cela en cause. Vous avez déposé des amendements, ils sont respectables. Si vous avez une modification, vous pouvez la faire en séance, donc il n'y a pas de difficulté.

M. TROTIGNON : Monsieur le Maire, Mesdames et Messieurs les Conseillers et Adjointes, en application de l'article L.2213-4-1 du Code Général des Collectivités Territoriales. Il appartient à la Métropole de Lyon de recueillir l'avis des conseils municipaux sur uniquement la première étape du projet d'amplification de la Zone à Faibles Emissions concernant les véhicules et les deux roues motorisés de critères 5 et non classés.

Les objectifs de la ZFE nous rassemblent. C'est l'amélioration de la qualité de l'air et de la santé des habitants de Caluire et de la Métropole qui est en jeu. Selon une étude récente de Santé Publique France en région Auvergne Rhône-Alpes, les habitants de la Métropole de Lyon sont les plus exposés au dioxyde d'azote, polluant dont les 2/3 proviennent du trafic routier, essentiellement au travers des véhicules diesel.

Parmi les habitants, ce sont les plus fragiles qui sont touchés: les enfants, les personnes âgées, les asthmatiques, les insuffisants respiratoires. L'avis qui est proposé au Conseil municipal met l'accent sur un calendrier qui serait précipité. Qu'en est-il ? Le calendrier de l'étape 1, qui concerne seulement les véhicules critères 5+, n'est en réalité avancé que de quatre mois, comme cela a été indiqué, par rapport à celui prévu par la Loi climat et résilience, soit au 1^{er} septembre 2022 au lieu de la date limite du 1^{er} janvier 2023. Pour Caluire, moins de 800 véhicules de particuliers sont concernés. L'avis soumis au Conseil Municipal s'inquiète des aspects sociaux de la mise en place de la ZFE. Comment seront-ils pris en compte ? C'est tout l'objet de la concertation que d'associer les citoyens aux mesures d'accompagnement qui seront proposées au conseil métropolitain de la mi-mars.

La ZFE n'a pas vocation à exclure, mais doit au contraire tenir compte de toutes les situations particulières et être l'occasion d'accélérer le déploiement des alternatives à la voiture individuelle. Enfin, plusieurs passages du texte proposé au vote nous paraissent excessifs, ou dénués de fondement. Deux exemples: page 2, la Métropole n'aurait pas encouragé les réunions publiques de proximité, or il y en a eu de nombreuses et le calendrier à venir est très fourni. A Caluire, comme vous l'avez souligné Monsieur le Maire, les habitants ont pu participer à une réunion d'information le 25 janvier, en votre présence et en présence de Fabien Bagnon. Page 3, je cite: "Nous dénonçons l'absence totale d'information de l'ensemble de la population de l'agglomération." Pour toutes ces raisons, nous avons fait le choix à partir de l'avis soumis au vote, de proposer plusieurs amendements concernant les enjeux, les modalités de concertation, de calendrier, d'information, d'aide à la population, ect. Je vous remercie.

M. LE MAIRE : Je vous remercie de présenter les amendements Monsieur GILLARD, je vous en prie.

M. GILLARD :

Amendement n°1 : Ajout d'un préambule

Exposé des motifs : Alors que la population n'est pas encore très au fait sur les ZFE, il convient d'insister sur les obligations réglementaires avec les lois LOM (Loi d'Orientation des Mobilités) et « Climat et Résilience » et sur les enjeux de la qualité de l'air et la pollution.

Amendement en page 1 de la délibération :

Ajoute avant le texte existant :

Le délibéré suivant :

En dépit de l'amélioration de la qualité de l'air depuis une vingtaine d'années, les seuils réglementaires sont régulièrement dépassés dans les grandes métropoles françaises. L'été 2021, le Conseil d'État condamne l'Etat français à payer une astreinte de 10 millions d'euros au titre du premier semestre de l'année 2021 à l'association Les Amis de la Terre qui l'avait initialement saisi, ainsi qu'à plusieurs organismes et associations engagés dans la lutte contre la pollution de l'air.

La pollution de l'air entraîne le développement de maladies cardio-vasculaires, respiratoires ou encore neurologiques. Pour la Région Auvergne-Rhône-Alpes, une récente étude de Santé publique France (octobre 2021) évalue entre 4000 à 6000 les morts prématurées par an du fait de la pollution locale, avec une forte incidence sur la Métropole de Lyon. C'est la Métropole qui connaît l'exposition la plus forte au dioxyde d'azote, dont les deux tiers proviennent du trafic routier, essentiellement des véhicules diesel.

La mise en place des ZFE est une obligation de la loi LOM du 24/12/2019 pour les Métropoles ne respectant pas les normes de qualité de l'air. La Loi Climat et Résilience fixe un échéancier minimal et étend l'obligation de création d'une ZFE à toutes les Métropoles de plus de 150 000 habitants. Une série de mesures doivent être prises pour réduire les déplacements en voiture : développement des transports en commun, des modes actifs, du covoiturage, de l'autopartage, du télétravail, ... et pour encourager le remplacement des véhicules anciens par des véhicules moins polluants. Une attention particulière doit être réservée aux catégories sociales les plus défavorisées : elles doivent être la cible privilégiée des mesures d'accompagnement.

La loi Climat et Résilience prévoit une application de la restriction de circulation aux véhicules Crit'Air 5+ au plus tard au 1/1/2023. Nous estimons pertinent le choix de la Métropole d'anticiper au 1/9/2022, pour améliorer rapidement la qualité de l'air et sauver des vies

Amendement n°2 : Précisions sur les véhicules concernés par l'étape 1 de l'amplification de la ZFE

Exposé des motifs :

Il convient de préciser pour les habitants n'étant pas encore informés de la mise en place de l'étape 1 de la ZFE, quels seront les véhicules impactés (vignettes Crit'Air 5 et non classées).

Amendement en page 1 de la délibération après le paragraphe sur l'étape 1 :

Complète :

Le délibéré suivant :

- Étape 1 : à compter du 1er juillet 2022 ; interdiction permanente (24h/24 et 7 j/7) de circuler et stationner dans le périmètre actuel de la ZFE-m aux véhicules particuliers et deux roues motorisés équipés de vignettes Crit'Air 5 et non classés

PAR

Le délibéré suivant :

Il s'agit des automobiles :

- pour l'essence, immatriculés jusqu'au 31/12/1996, de plus de 26 ans en 2023

- pour le diesel, immatriculés jusqu'au 31/12/2000, de plus de 22 ans en 2023

Amendement n°3 : Emission d'une opinion non étayée

Exposé des motifs :

La concertation réglementaire devait se faire du 3 novembre au 26 novembre 2021 en physique avec une consultation de dossier dans les communes et l'écriture d'avis sur des registres papier ou sur une adresse mail. Ce type de concertation est avantageusement doublée par la concertation en ligne sur les étapes 1 et 2. Certaines mairies, hébergeant la consultation physique n'ont pas suffisamment communiqué sur cette possibilité avant le 3 novembre.

Le faible nombre d'avis, étant donné le délai de moins d'un mois de concertation, a entraîné le besoin d'allongement du délai. Ce n'est pas un échec de la démarche puisque la concertation citoyenne en ligne permet d'avoir une remontée d'avis de qualité.

Amendement en page 1 de la délibération après le paragraphe commençant par « Ayant cependant constaté... » :

Remplace :

Le délibéré suivant :

Ayant cependant constaté au regard du faible nombre d'avis émis par les habitants, l'échec de la concertation réglementaire, la Métropole de Lyon a décidé, par message du 3 décembre 2021, de la prolongation de la concertation réglementaire jusqu'au 5 février 2022.

PAR

Le délibéré suivant :

La Métropole de Lyon a décidé, par message du 3 décembre 2021, de la prolongation de la concertation réglementaire jusqu'au 5 février 2022.

Amendement n°4 : Propos excessifs

Exposé des motifs :

Le texte dit que la Métropole va bien au-delà de la loi Climat et Résilience. Or pour l'étape 1, objet de cet avis, l'anticipation n'est que de 4 mois.

*Le texte dit « La Métropole pose clairement comme objectif **principal** de réduire la place de la voiture » alors que l'objectif de la ZFE est de réduire la pollution.*

Amendement en page 2 de la délibération après le paragraphe commençant par « Les zones à faibles émissions... » :

Remplace :

Le délibéré suivant :

Les Zones à Faibles Émissions présentent un double objectif : réduire la pollution atmosphérique en limitant la circulation des véhicules les plus polluants tout en favorisant le renouvellement du parc automobile afin de développer la circulation de véhicules propres.

Or, l'exécutif métropolitain, par sa volonté d'accélérer et d'amplifier le processus de ZFE en allant bien au-delà de la loi Climat et résilience, pose clairement comme objectif principal la réduction de la place de la voiture au sein de la Métropole.

PAR

Le délibéré suivant :

Les Zones à Faibles Émissions présentent un double objectif : réduire la pollution atmosphérique en limitant la circulation des véhicules les plus polluants tout en favorisant le renouvellement du parc automobile afin de développer la circulation de véhicules propres et réduire la circulation automobile par des alternatives moins polluantes.

L'étape 1 de la ZFE permet de mettre en place les exigences de la loi Climat et Résilience avec 6 mois d'avance. Mais en pratique la date d'application est proposée au 1/9/2022 soit 4 mois seulement en avance.

Amendement n°5 : correction de propos excessifs

Exposé des motifs :

Le texte dénonce une « méthode d'accélération et d'amplification » mais cette méthode n'est pas explicitée. « L'accélération » du calendrier avec 4 mois d'avance est mineure.

Nous proposons de déplacer au paragraphe 2 le paragraphe sur la faible connaissance de la ZFE par les habitants.

Le chiffre de 70% s'applique aux Français et non pas à la Métropole ou à Caluire.

Nous regrettons que la communication aux habitants de Caluire ait souvent été à charge.

Vu le contexte sanitaire, nous pensons que l'on ne peut pas reprocher à la Métropole d'avoir organisé des réunions publiques en visioconférence.

Le paragraphe sur le calendrier moins contraignant de la loi Climat et Energie ne s'applique pas à l'étape 1 et sera supprimé dans cet amendement.

Amendement en page 1 de la délibération avec le 1° paragraphe « Nous dénonçons cette... » :

Remplace :

Le délibéré suivant :

Nous dénonçons cette nouvelle méthode d'accélération et d'amplification du processus de ZFE ainsi que son calendrier d'application. Près de 70 % des Français méconnaissent aujourd'hui encore le principe de Zone à Faibles Émissions. Or, nous constatons que la Métropole, autorité compétente en la matière, a fait le choix

délibéré de n'organiser aucune réunion publique de proximité dans les 59 communes du territoire, pourtant indispensable afin d'échanger sereinement avec les habitants sur un projet qui les impactera fortement et immédiatement. En effet, la consultation publique a été réalisée principalement pour ne pas dire en totalité en visioconférence.

PAR :

Le délibéré suivant :

Pour informer le public ou recueillir des avis, dans le contexte sanitaire actuelle, 5 réunions publiques se sont tenues en visio-conférence pour pouvoir accueillir le plus de monde possible (en direct et en différé). Toutefois des réunions publiques ont pu se tenir en présentielle dans les communes volontaires, citons : Sathonay, Vaise, Feyzin, Saint Genis Laval, Tassin... ou en visio-conférence comme à Caluire.

Remplace :

Le délibéré suivant :

Nous observons également que la Métropole n'a pas, à 5 mois de l'entrée effective de cette première étape, mis en place son offre de conseil en mobilité permettant d'accompagner les métropolitains dans leurs démarches de demande d'aides financières et dans leurs solutions de mobilités alternatives.

PAR :

Le délibéré suivant :

A 7 mois de la nouvelle entrée effective de cette première étape, nous comptons sur l'offre de conseil en mobilité permettant d'accompagner les métropolitains dans leurs démarches de demande d'aides financières et dans leurs solutions de mobilités alternatives.

Remplace :

Le délibéré suivant :

Par ailleurs, il convient de noter que les dispositions relatives à la loi Climat et résilience adoptée en août 2021 imposent des ZFE-m qui n'interdisent à terme que les véhicules motorisés à quatre roues Crit'Air 3 et plus, et ce, sur un calendrier moins contraignant.

Elle n'impose pas non plus une ZFE-m permanente (24h/24 et 7J/7)

PAR

Le délibéré suivant :

La ZFE-m proposée par la Métropole sera plus efficace sur la pollution de l'air que la ZFE prévue par la loi Climat et Résilience en étant permanente (24h/24 et 7j/7) comme depuis 2020 pour les véhicules utilitaires sur un noyau central de la Métropole.

Remplace

Le délibéré suivant :

Cette loi prévoit également l'expérimentation d'un prêt à taux zéro à partir de 2023 pour aider les ménages modestes impactés par les ZFE-m à remplacer leurs vieux véhicules. Aussi, les propriétaires des véhicules concernés par cette première étape du projet ne pourront pas en bénéficier au 1er juillet 2022 et les aides envisagées par la Métropole sont insuffisantes. Pour le législateur, il importait en effet de garantir la progressivité temporelle et spatiale notamment pour laisser aux usagers le temps de s'adapter et d'anticiper le renouvellement de leur voiture ou faire le choix d'utiliser un autre mode de déplacement. Aussi, nous regrettons que l'exécutif métropolitain ait rejeté la demande de l'ensemble des groupes d'opposition tant en faveur d'un référendum local – non pas sur le principe de la ZFE car nous y sommes favorables, mais sur les modalités de mise en œuvre de cette ZFE-m – que l'envoi d'un courrier nominatif à chaque propriétaire de véhicule concerné par ces nouvelles restrictions.

PAR :

Le délibéré suivant :

Nous souhaitons que la Métropole prévoit un dispositif temporaire pour aider au changement de véhicules entre le 1/9/2022, date probable d'application de la ZFE pour les Crit'Air 5 et non classé, et le moment de la mise en place effective du prêt à taux zéro prévu par l'Etat.

Amendement n°6 : Pertinence de la concertation et information des habitants Propos excessifs

Exposé des motifs :

La qualité d'une concertation ne se résume pas au nombre de participants et il y a une confusion dans le texte entre nombre de participants aux concertations et le nombre de personnes informées.

Amendement en page 3 de la délibération après le paragraphe 2 :

Remplace :

Le délibéré suivant :

Nous dénonçons l'absence totale d'information de l'ensemble de la population de l'agglomération.

Nous estimons que le faible nombre d'avis des habitants recueillis démontre la faible information des Grands Lyonnais sur la mise en place de cette nouvelle ZFE-m et de ses conséquences sur leur quotidien. A titre informatif, à la date du 19 janvier dernier, aucune observation des 43 294 Caluirards sur le registre de consultation de la concertation réglementaire disponible en mairie depuis le 3 novembre 2021. Pour mémoire, la Grande Concertation II « Caluire Ville Durable » avait enregistré 4 100 contributions et 900 propositions d'action, pour 43 000 habitants. La concertation citoyenne de la Métropole sur le projet global de la ZFE - qui vient d'ailleurs d'être une nouvelle fois prolongée d'un mois-, compte, au 19 janvier 2022, 4 809 contributions et 329 propositions d'action, pour 1,4 million d'habitants.

PAR :

Le délibéré suivant :

Avec 4101 participants et 4890 contributions (au 4/2/2022) la participation à la concertation citoyenne aurait pu être plus importante. Mais certaines communes ont pris position contre la ZFE avec une communication à charge, sans attendre l'annonce des mesures d'accompagnement à venir et sans inciter leurs habitants à faire des propositions sur le site de la concertation.

L'approche de la concertation n'est pas une approche quantitative de type pétitionnaire mais une démarche qualitative. Le volume de la participation nous paraît suffisant pour avoir suffisamment d'avis pour anticiper les difficultés et prévoir les dispositions adaptées aux habitants.

La consultation n'était pas uniquement sur Internet, elle prévoyait notamment :

- Les dialogues avec les CTM de janvier à mars 2021 et des élus des territoires voisins*
- Un questionnaire en ligne pour définir les modalités d'accompagnement*
- L'avis d'un panel de citoyen*
- La concertation avec les citoyens sur Internet*
- Des questions et des propositions*

La concertation se fait sous le contrôle de deux garants de la Commission Nationale du Débat Public pour veiller au bon déroulement, à la qualité des informations et à la prise en compte des avis et propositions.

Remplace :

Le délibéré suivant :

Aussi, nous rappelons à nouveau la nécessité de l'envoi d'un courrier par le Président de la Métropole à chaque propriétaire de véhicule avant toute décision définitive.

PAR :

Le délibéré suivant :

Les habitants sont encore mal informés du projet de ZFE, nous trouverions pertinent l'envoi d'un courrier d'information à chaque propriétaire de véhicule.

Amendement n°7 : Prise en compte des non-résidents à la métropole, développement des transports en commun et des alternatives à l'automobile

Exposé des motifs :

L'étape 1 de la mise en place de la ZFE ne touche pas les entreprises qui ont leur propre calendrier et les ménages modestes seront pris en compte par les mesures issues de la concertation.

Le calendrier de l'étape 1 de la ZFE est déconnecté du calendrier des évolutions du réseaux de transport en commun par l'AOMTL qui sont sur le long terme et qu'heureusement qu'il ne faut pas encore attendre 10 ans l'arrivée de transports lourds pour améliorer la santé La position sur l'avenir du monde économique et une opinion non factualisée et concernant pas directement l'étape 1.

L'extension de la ZFE aux grands axes routiers : M6, M7, périphérique, rocade n'est pas dans le champ de l'étape 1 de la ZFE qui s'applique sur une zone centrale

Amendement en page 3 de la délibération après le paragraphe, chapitre 3

Supprime :

Le délibéré suivant :

Nous dénonçons l'impact réel de ces nouvelles orientations sur les ménages modestes et les entreprises locales.

Supprime

Le délibéré suivant :

Le calendrier d'évolution de la ZFE-m proposé apparaît ainsi inversement proportionné au développement de l'offre de mobilité actuelle de l'Autorité Organisatrice des Mobilités des Territoires Lyonnais (ex-Sytral).

Remplace

Le délibéré suivant :

La ZFE-m doit être également examinée à l'échelle du SCOT voire de l'aire métropolitaine pour tenir compte des 200 000 navetteurs – c'est-à-dire les 50 000 Grands Lyonnais travaillant dans un département limitrophe et les 150 000 actifs qui travaillent dans la Métropole sans y résider – et qui utilisent pour 75 % d'entre eux la voiture faute d'alternative crédible.

PAR

Le délibéré suivant :

Les 150 000 actifs habitants hors de la Métropole et travaillant sur la Métropole devront être pris en compte dans les modalités de mise en place de la ZFE

Remplace

Le délibéré suivant :

Aussi, avant de contraindre prématurément l'usage de la voiture, il nous paraît indispensable qu'une vraie réflexion sur les enjeux de mobilité soit portée par l'AOMTL, nouvellement créée à l'échelle du SCOT. Cet établissement, chargé d'établir dans les deux ans à venir de nouveaux plans de mobilité, doit impérativement, et dans les meilleurs délais, proposer aux communes de nouvelles lignes fortes de transports collectifs, seules alternatives crédibles à la voiture. Il nous paraît également essentiel qu'il pose rapidement le principe d'un grand plan métro pour répondre sereinement aux contraintes futures de la ZFE-m.

Il nous paraît également essentiel qu'il pose rapidement le principe d'un grand plan métro pour répondre sereinement aux contraintes futures de la ZFE-m.

PAR

Le délibéré suivant :

L'offre de transport en commun de la métropole sur la Zone AOMTL et la région doit s'améliorer ainsi que les transports alternatifs. Mais vu le délai court pour répondre à la loi Climat et Résilience (01/01/2023), la situation ne pourra pas s'améliorer pour cette étape 1. Le métro n'est pas la solution pour 2023 (ni 2026 par ailleurs pour l'étape 2).

*Des efforts sont faits pour améliorer l'offre de transport en commun : les nouveaux tarifs solidaires des transports en commun, allant jusqu'à la gratuité pour les usagers les plus précaires, sont mis en place, et un important budget d'investissement de **2.55 Milliards** € entre 2021 et 2026 est prévu pour renforcer les lignes et développer de nouveaux tramways.*

Les actions des collectivités sont plus rapides à mettre en œuvre que le métro avec des réalisations permettant d'alléger l'usage de la voiture : négociation de renforcement de ligne de bus, mise en place de service d'autopartage, aires de covoiturage, pistes et équipements cyclables, aides complémentaires pour l'achat de vélos électriques, stations Vélov, offre de trottinettes en libre-service, télétravail, bornes de recharge électrique et BioGaz...

Supprime :

Le délibéré suivant :

Nous observons que le monde économique s'interroge d'ailleurs sur son devenir au sein de la Métropole et que des entreprises quittent notre territoire, ce qui pourrait avoir des conséquences graves sur l'emploi et sur le financement des mobilités. Au budget 2021 du Sytral, la contribution des entreprises au titre du « versement mobilité » représentait 374 055 000 € sur les 768 180 200 € de recettes de fonctionnement, soit 49 %.

Supprime :

Le délibéré suivant :

Enfin, ce projet envisage, à terme, une extension de la ZFE-m aux grands axes routiers que sont M6-M7 (ex-A6-A7), le périphérique Laurent Bonnevey et la Rocade Est, et qu'en conséquence l'A46 Sud deviendrait le seul itinéraire de contournement possible pour les véhicules les plus polluants au risque d'asphyxier complètement les communes. Cette conséquence est directement liée à la décision de l'exécutif d'abandonner tous les projets structurants sur le territoire métropolitain.

Amendement n°8 : Conclusion de l'avis

Exposé des motifs :

Les conséquences de l'anticipation de 4 mois du calendrier de l'étape 1 de la ZFE ne peuvent pas être majeures et la Métropole prévoit des mesures d'accompagnement élaborées avec les concertations. Faire une concertation en ligne sur les étapes 1 et 2 de la mise en place de la ZFE permet aux habitants de connaître le calendrier de la ZFE globale et ses inconvénients et aussi de se prononcer sur l'étape 1.

Le recours aux dispositifs d'accompagnement pour les véhicules utilitaires n'est pas dans le champ de l'avis pour les véhicules de particulier et ne présage pas des aides sur ces derniers véhicules.

Le référendum comporte l'inconvénient d'un choix binaire. Il ne donne pas de solutions et est moins pertinent qu'une concertation pour recueillir l'avis et les préoccupations des citoyens.

Amendement en page 4 de la délibération

Remplace

Le délibéré suivant:

Attendu que l'amplification des mesures de la ZFE aux véhicules particuliers, par un calendrier prévisionnel d'interdiction en avance sur celui qu'impose la loi Climat et résilience, est de nature à créer des conséquences majeures pour les ménages et les entreprises locales sans développement d'alternative de transport proposé

PAR

Le délibéré suivant

- Attendu le faible l'impact des 4 mois d'avance du calendrier de mise en place de l'étape 1 de la ZFE par rapport à la loi Climat et Résilience et que sont prévus :

- Des guichets de conseil à la mobilité pour permettre aux citoyens d'envisager des alternatives à la voiture individuelle

- Une concertation pour définir des mesures d'aide financière et des dérogations pour ne pas pénaliser les habitants notamment les plus défavorisés

- Attendu que l'étape 1 s'appliquera uniquement, pour les véhicules Crit'Air 5 et non classés, de plus de 22 ans, sur le périmètre central de la Métropole (périmètre actuel de la ZFE s'appliquant depuis 2020 pour les véhicules utilitaires) et que le nombre de véhicules concernés est faible de 4% pour la Métropole, soit moins de 800 pour Caluire.

Remplace

Le délibéré suivant

En conséquence :

Attendu qu'il existe une confusion dans la concertation, entre la concertation réglementaire de l'étape 1 et la concertation citoyenne qui porte sur le projet global (étapes 1 et 2), notamment dans les dates et la manière de participer, que des éléments d'information à destination du public concernant ces deux concertations sont de nature à créer la confusion et par conséquent participent à la désinformation du public sur les évolutions de la ZFE et ses conséquences

PAR

Le délibéré suivant :

En conséquence :

Attendu que la concertation citoyenne porte sur les étapes 1 et 2 de l'amplification de la ZFE, cela permet d'informer les citoyens sur le projet global.

Supprime

Le délibéré suivant

- Attendu que le faible recours au dispositif d'accompagnement financier de la Métropole aux entreprises dans l'acquisition de véhicules propres ne représente à ce jour que 74 demandes sur un potentiel de 27 960 véhicules utilitaires légers ou poids-lourds Crit-Air 3 ou plus au 1er janvier 2021, soit 0,26 % des véhicules professionnels impactés directement par la ZFE actuelle

Remplace

Le délibéré suivant :

Il est demandé au Conseil Municipal :

D'ÉMETTRE un avis défavorable au projet d'amplification au 1er juillet 2022 de la Zone à Faibles Émissions mobilité (ZFE-m) de la Métropole de Lyon aux véhicules particuliers et deux roues motorisés de Crit'Air 5 et non classés, tel que proposé par la Métropole

PAR

Le délibéré suivant :

Il est demandé au Conseil Municipal :

D'ÉMETTRE un avis favorable au projet d'amplification (étape 1) de la Zone à Faibles Émissions mobilité (ZFE-m) de la Métropole de Lyon aux véhicules particuliers et deux roues motorisés de Crit'Air 5 et non classés, tel que proposé par la Métropole sous réserve :

- D'une communication adaptée avant le démarrage, pour informer chaque citoyen et les concessionnaires de l'étape 1 de la ZFE et de la nécessité de n'acheter à partir de maintenant que des véhicules Crit'Air 1 ou 0

- De la mise en place d'un dispositif pour les situations de pauvreté et de grande pauvreté :

o Une dérogation ou une aide avec un faible reste à charge (revenu entre 40 % et 60 % du revenu médian)

o Une dérogation ou une aide avec très faible reste à charge (revenu inférieur à 40 % du revenu médian)

- De la mise en place d'un dispositif temporaire pour aider au changement de véhicules pour les

Crit'Air 5 et non classé, entre le 1/9/2022 et la mise en place du prêt à taux zéro de l'Etat le 1/1/2023

- De la prise en compte des personnes habitant hors de la Métropole et travaillant sur la Métropole ainsi que des personnes traversant la Métropole

Supprime

Le délibéré

DE DEMANDER à la Métropole de Lyon de procéder à l'organisation d'un référendum local portant sur les modalités de mise en œuvre de l'ensemble du projet (étapes 1 et 2) de cette nouvelle ZFE-m

Je ne vais pas lire les amendements, je vais essayer de les synthétiser. L'amendement numéro un est pour ajouter en préambule un paragraphe qui explique le contexte. La ZFE n'est pas forcément connue de tous les habitants, cela donne l'occasion à ceux qui lisent les délibérés du Conseil municipal d'avoir une plus parfaite connaissance des enjeux, des objectifs de la ZFE.

L'amendement numéro 2 est aussi sur le même principe d'information. C'est pour expliquer quel sera l'âge des véhicules de critères 5 et 5+ au moment de leur interdiction de circuler, donc plus de 26 ans pour les véhicules essence et plus de 22 ans pour les véhicules diesel. Ce ne sont pas des véhicules totalement récents.

Sur l'amendement 3, nous faisons une remarque par rapport à votre avis dans lequel vous parlez d'échec de la concertation réglementaire. Il n'y a effectivement pas eu beaucoup de personnes qui ont participé mais en parallèle de cette concertation réglementaire, il y a une concertation sur Internet, une concertation citoyenne, qui donne beaucoup d'informations et qui permet d'avoir des pistes pour faire des améliorations. On ne peut pas totalement parler d'échec.

L'amendement numéro 4 se situe en page 2. Vous dites que "la volonté d'accélérer et d'amplifier le processus pose clairement comme objectif principal de réduire la place de la voiture au sein de la métropole". Objectif principal: non. Objectif : oui, effectivement. La réduction de la place de la voiture est une conséquence de la mise en place de la ZFE. S'il y a moins de véhicules qui circulent, il y aura bien sûr moins de pollution.

L'amendement numéro 5 porte essentiellement sur la date à cinq mois. Vous parlez de cinq mois de décalage par rapport à l'entrée en vigueur des guichets de mobilité. En pratique, avec le décalage, c'est sept mois, donc il n'est pas étonnant de ne pas les trouver en place. Les guichets sont effectivement prévus mais on ne les voit pas pour l'instant c'est vrai.

Nous donnons également notre avis sur la ZFE permanente 24h sur 24 et 7 jours sur 7 en disant que c'est plutôt un atout pour la collectivité dans le sens où cela réduit la pollution. Sur les prêts de la part de l'État, nous vous rejoignons quand vous dites qu'ils ne seront pas disponibles, mais nous demandons à la Métropole de mettre en place un dispositif temporaire en attendant les prêts. Notre avis est donc qu'il doit y avoir un dispositif temporaire.

Sur l'amendement numéro 6, nous parlons surtout de la qualité de la concertation citoyenne. La concertation citoyenne ne se mesure pas en termes de nombre de participants parce que c'est une concertation qualitative. Avec le nombre de personnes qui ont participé, nous avons suffisamment d'avis exprimés et nous pouvons donc mettre en place de bonnes préconisations.

Par contre, à la fin, nous nous exprimons différemment tout en vous rejoignant sur la nécessité d'informer chaque citoyen de l'arrivée de la ZFE.

Il y a une information personnalisée à avoir. Cela peut être un courrier aux citoyens ou cela peut être des lettres aux citoyens pris en infraction. Chaque citoyen verra d'abord une tolérance : au premier dépassement, un courrier l'informerait de la nécessité de respecter la ZFE.

C'est pour l'amendement numéro 7 que j'ai le problème de paragraphe oublié. Il y a un paragraphe complet du projet de délibération qu'on n'a pas supprimé dans notre proposition d'amendement. Dans le cas où notre amendement serait adopté, il faudrait le compléter par cette nouvelle suppression.

M. LE MAIRE : Vous pouvez l'expliquer oralement si vous voulez.

M. GILLIARD : Je vous le lit : " Plus globalement, la motivation principale de la Métropole, telle qu'elle ressort du dossier réglementaire de concertation, semble être la disparition de la voiture et les mesures envisagées par la Métropole ne tiennent pas compte à ce stade de la spécificité de nos territoires, de la réalité de vie des habitants et des conséquences sociales et économiques qui pèseraient à court terme sur les classes populaires et moyennes en l'absence trop souvent d'alternative possible à la voiture" .

Nous ne sommes pas tout à fait d'accord sur ce paragraphe-là. Nous souhaiterions le supprimer.

Concernant cet amendement numéro 7, il s'agit essentiellement des transports en commun. Nous vous rejoignons sur le fait que les habitants extérieurs à la métropole soient pris en compte dans la ZFE, et il me semble que cela est prévu, qu'il y a des dérogations pour les gens qui travaillent sur la métropole avec des certificats des employeurs.

Nous précisons que nous sommes moins alarmistes que vous sur le l'offre de transport en commun parce qu'il y a déjà beaucoup de choses qui se sont faites depuis 2010. Il y a plusieurs lignes de tramway, une extension du métro vers les hôpitaux sud...

Lorsque vous dites que le développement de la ZFE est inversement proportionné au développement de l'offre de mobilité dans les territoires, c'est une vision qui est un peu pessimiste. Nous expliquons aussi que le métro, qui doit arriver dans dans 10 ans, ne pourra pas résoudre le problème de la ZFE, puisque la ZFE c'est 2026. En 2026, dans tous les cas, il n'y aura pas de métro. Par contre tous les transports locaux, faisables par les maires, seront utiles. Des demandes de renforcement de ligne de bus, la mise en place de services d'auto partage, des aires de covoiturage, des pistes et des équipements cyclables, des aides pour l'achat de véhicules électriques, des stations Velov', l'offre de trottinettes en libre service, du télétravail, des bornes de recharge électrique ou Biogaz... toutes ces actions locales sur le terrain pour faciliter le transport des Caluirards seront utiles.

L'amendement numéro 8 concerne notre conclusion. Je vais passer les attendus et vous lire le délibéré : " il est demandé au Conseil Municipal d'émettre un avis favorable au projet d'amplification étape 1 de la Zone à Faibles Emissions pour la mobilité de la Métropole aux véhicules particuliers et deux-roues motorisés de critères 5 et non classés tel que proposé par la Métropole sous réserve d'une communication adaptée avant le démarrage pour informer chaque citoyen et les concessionnaires de l'étape 1 de la ZFE, de la nécessité de n'acheter à partir de maintenant que des véhicules critères 1 ou 0, de la mise en place d'un dispositif pour les situations de pauvreté et de grande pauvreté, de la mise en place d'un dispositif temporaire pour aider au changement des véhicules pour les critères 5 et non classés entre le 1^{er} septembre et la mise en place du prêt à taux 0 de l'État, de la prise en compte des personnes habitant hors de la Métropole et travaillant sur la Métropole, ainsi que des personnes traversant la Métropole. Voilà le résumé.

M. LE MAIRE : Je vous remercie Monsieur GILLIARD. Je vais d'abord laisser s'exprimer les groupes avant de bien sûr reprendre la parole. Monsieur ATTAR-BAYROU, peut-être Madame GEHIN, et Monsieur MATTEUCCI. Je vous en prie, vous avez la parole.

M. ATTAR-BAYROU : Monsieur le Maire, mes chers collègues, c'est un peu avec stupéfaction que nous voyons la délibération et la volonté de la Métropole d'étendre cette décision de limitation des véhicules avec les vignettes. En fin de compte, même si l'enfer est pavé de bonnes volontés, il y a aussi la réalité, le quotidien de tous les Caluirards, comme de tous les Métropolitains : c'est d'aller au travail, c'est de vivre et c'est de faire vivre ses enfants. Cette décision va impacter automatiquement bon nombre de foyers, qu'ils soient de petits revenus comme de salaire moyen. Que deviendront ceux qui ne pourront pas se racheter une voiture puisque même si la voiture est un bien de consommation, c'est quand même un investissement important ? Que deviendront-ils ? On nous demande d'accompagner cette transition, mais avant une transition, on la prépare. Comment fait-on pour se mouvoir dans cette métropole ? Est-ce qu'il y a des choses qui ont été faites un petit peu plus en amont ? Je prendrai l'exemple d'une Caluirarde qui va travailler tous les jours à Gerland, qui n'est pas très loin : une heure dix de métro ! Peut-être qu'avant de limiter la voiture, il faudrait améliorer les transports en commun, soit par bus, soit par métro. Peut-être que le métro de Caluire va venir un petit peu plus rapidement. En fin de compte, cette transition va laisser bon nombre de personnes sur le carreau. Alors bien évidemment notre groupe y est défavorable. Nous demandons, dans le cadre de la démocratie participative justement, qu'il y ait un référendum sur cette question. Voilà, Monsieur le Maire, mes chers collègues.

M. LE MAIRE : Je vous remercie Monsieur ATTAR-BAYROU. Monsieur MATTEUCCI peut-être.

M. MATTEUCCI : Je vous remercie. Monsieur le Maire, chers collègues, Mesdames Messieurs, je tiens déjà à vous remercier pour la présentation de ce dossier qui est un dossier relativement complexe avec différentes étapes et je tiens aussi à remercier nos camarades du groupe Urgence Ecologique et Solidarités pour le travail d'amendements qu'ils proposent.

Pour ma part, j'aurais un propos un petit peu plus véhément que celui de Monsieur ATTAR-BAYROU parce qu'il me semble qu'il aurait été intéressant que nous ayons le projet en tant que tel. C'est un document qui n'a pas été joint à notre convocation. C'est quand même dommage, d'autant que la présentation que vous nous faites dans le projet de délibération est extrêmement orientée, tout comme votre présentation au début de ce conseil municipal qui s'inscrit dans une stratégie que vous avez déjà entamée depuis quelques temps et qui s'est traduite notamment par la publication du document de 66 pages à la fin d'année 2021. Vous énonciez alors que la Métropole souhaitait interdire dès maintenant tous les véhicules dont la vignette critère était supérieur à 1, ce qui en l'occurrence est faux.

Le texte que vous nous proposez est un texte porté par des considérations et des généralités, dans l'ensemble. Ainsi, vous observez que le monde économique s'interroge sur son devenir au sein de la Métropole et que des entreprises quittent notre territoire. Sur quels chiffres sont basées ces allégations ? Il me semble que nous devrions plutôt nous inscrire dans la logique qui a été proposée par Cédric VAN STYVENDAEL, lors du conseil métropolitain du 24 janvier dans lequel il appelle plutôt à faire alliance avec l'ensemble des acteurs économiques et citoyens dans une course commune pour la qualité de l'air que nous devons atteindre pour pouvoir répondre à l'ensemble de nos objectifs. Il y a de fait une nécessité à renforcer la ZFE-mobilité, avec un plan d'accompagnement des changements de véhicules et un développement des plateformes logistiques. Comme il est important de participer aux consultations et concertations proposées sur le sujet, on peut regretter, comme vous l'avez fait, qu'il y ait eu peu de propositions mais peut-être que les Caluirards sont en avance sur cette question de transition écologique et d'instauration de la ZFE ? Mais j'y reviendrai.

Vous faites reproche à la Métropole - tout comme nous pourrions le faire d'ailleurs pour notre ville - de ne pas faire plus d'information sur le sujet, de faire des visioconférences. Mais enfin, la visio actuellement, c'est plutôt la règle. Donc finalement, ce que vous proposez, c'est un faux débat. Sur le fond, la question de la mise en œuvre de la ZFE-mobilité a-t-elle eu une véritable place dans la concertation ville durable que nous avons conduite ? Les conseillers métropolitains de notre circonscription sont-ils actifs au niveau de la circonscription pour porter le fond de la ZFE ? Non. Pourquoi, à ce conseil, n'avons nous pas comme point d'ordre du jour notre avis sur le plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération lyonnaise ? Peut-être est-il resté coincé avec les chocolats ? Cela aurait eu du sens dans le cadre de la réflexion sur la ZFE. Pour cela, il faudrait que nous cherchions tous l'équilibre et l'équité au profit de l'amélioration de la qualité de l'air et la

protection des plus exposés. S'il y a des véhicules inappropriés, c'est aussi parce qu'il y a des injustices sociales. La question de l'amplification peut s'entendre différemment, bien entendu, pour les communes de la Métropole au regard de leur composition socio-économique. En la matière, à Caluire, comme vous l'avez dit, le parc de véhicules critères entre 2 et 5 représentent 63%, alors que dans les communes qui sont limitrophes, comme Bron, Rillieux ou Vaulx-en-Velin, il peut s'élever à plus de 75%. En fait, la réalité caluirarde témoigne que l'accélération et l'amplification de la ZFE est déjà en œuvre dans les villes inscrites dans le périmètre de cette zone et que nos concitoyens, habitants de Caluire, l'ont intégré. Notre ville est une fois de plus exemplaire. A l'échelle de la Métropole, Caluire la troisième ville en nombre de véhicules de critère 1, la septième pour les critères 2 et la douzième pour les critères 5. Dès lors, l'impact au sein de notre ville de la mise en œuvre du calendrier avancé pour les critères 5 ou non classés sera de fait réduit. En effet, au 1^{er} janvier 2021 sur les 22 429 véhicules de Caluire, les critères 5 et non-classés représentent 663 véhicules, à peine 3% de l'ensemble des véhicules de la commune.

Un impact en nombre minime qui n'enlève rien à la nécessité d'accompagner les familles modestes dans la transition et de penser au-delà de notre ville. Des dispositifs d'accompagnement à la transition écologique doivent répondre à ce souci d'équilibre et d'équité pour permettre aux plus modestes de s'inscrire dans cette transition au travers d'aides au remplacement et/ou dans une évolution des transports au sein de notre métropole. L'enjeu est devant nous. Comme vous l'avez dit, je vous rejoins, il se situe à partir de 2023 où plus de 70% du parc automobile sera concerné par la Zone à Faibles Emissions et les habitants confrontés à la nécessité de revoir leurs véhicules et sans doute de les changer. Nous souhaitons que les mesures d'accompagnement de l'État soient vraiment là. La Métropole pourra les accompagner de façon temporaire, mais l'État doit être à la hauteur de ses ambitions, à la hauteur des ambitions qui sont celles du climat. Notre enjeu est là. Il est donc nécessaire, j'en conviens, d'entamer dès à présent des discussions avec les différents partenaires sur les perspectives de développement des transports mode doux avec les voix lyonnaises, de travailler avec l'Autorité organisatrice des mobilités des territoires lyonnais, ex Sytral, pour augmenter la fréquence des transports et leur évolution, mais aussi avec la région pour faire avancer enfin le projet de bus à haut niveau de service entre Trévoux et Sathonay, sans oublier la place majeure que pourrait prendre la gare de Saint Clair dans cette transition. Cela permettrait notamment de répondre à la question des navetteurs. Pour ce qui concerne l'extension de l'A46 sud dont vous parlez dans le rapport, la déclassification de l'autoroute A6-A7 a déjà entraîné un déport de la circulation sur cette zone de circulation. Par conséquent, je soutiens sans réserve le combat mené pour l'amélioration de la qualité de l'air, la santé de tous et toutes et un accompagnement qui doit être notre priorité. Après des décennies de voitures individuelles, d'organisation des villes et des transports en fonction de ce mode de transport, la transition vers les modes de transport alternatifs s'impose et nécessite du temps. Mais nous ne pouvons pas laisser croire que nous avons le temps, ce n'est plus le cas. En conclusion et ça sera vraiment mon dernier mot : j'adhère pleinement aux principes de la ZFE et je soutiens le projet d'amplification. Je ne souscris pas au référendum local que vous proposez, car ce serait : premièrement repousser la mise en place de la ZFE-mobilité encore à plus tard, à trop tard; et deuxièmement, faire participer nos concitoyens au sujet d'un calendrier alors que leur participation doit se faire sur l'aménagement d'une Métropole apaisée, humaine et durable. Cela paraît la véritable et la plus pertinente proposition à leur faire, car notre objectif à tous, c'est de réussir la Zone à Faibles Emissions mobilité. Par conséquent, devant les enjeux qui nous attendent, j'émetts donc un avis défavorable à votre avis défavorable. Merci.

M. LE MAIRE : Je vous remercie. Y-a t-il d'autres interventions ? Oui, Monsieur THEVENOT.

M. THEVENOT : Monsieur le Maire, mes chers collègues, le dossier qui nous est présenté ce soir illustre parfaitement - même M. ATTAR-BAYROU m'a précédé un peu tout à l'heure sur ce thème - l'adage "l'enfer est pavé de bonnes intentions". Pour mettre en œuvre la volonté louable de réduire la pollution atmosphérique, la Métropole et le groupe écologiste du conseil municipal nous proposent, en ce qui concerne la ZFE, mais plus largement dans votre politique de transport, des mesures qui traduisent une démarche contradictoire, utopiste, économiquement irréaliste et idéologiquement sectaire. Je vais m'expliquer sur ces quatre points.

Une démarche contradictoire en effet puisque la circulation des véhicules n'est que la conséquence de la métropolisation et de la densification urbaine et suburbaine. La majorité à laquelle vous appartenez n'est pas responsable de la politique de métropolisation instaurée depuis les années 70-80 et qui a abouti à déséquilibrer le territoire. Je vous invite d'ailleurs à lire à ce sujet l'excellent livre paru l'an passé du géographe Pierre VERMEREN, et qui s'appelle « l'Impasse de la Métropolisation ». Par contre, la volonté affichée par votre président de densifier encore la Métropole, de construire des logements dans des zones relativement préservées, la tiédeur qu'il manifeste vis-à-vis du développement du métro, meilleur moyen de faciliter la circulation dans les grandes agglomérations, sont parfaitement contradictoires avec l'objectif de lutter efficacement contre la pollution.

Votre démarche est aussi utopiste. Le tout vélo qui semble être l'alpha et l'oméga de votre politique de transport, n'est pas à même d'apporter une réponse satisfaisante. Qu'on me comprenne bien : la politique du vélo en ville, et plus particulièrement au centre ville - et les exemples d'Amsterdam et de Copenhague sont là pour le prouver - est une bonne chose, mais penser que le vélo, qui représente 4 à 5% des transports dans la métropole, puisse résoudre le problème des transports dans l'agglomération est illusoire. Favoriser ces déplacements avec des voies cyclables aménagées intelligemment - je pense par exemple à celle, récente, de l'avenue Victor Hugo à Tassin - est une bonne chose, mais tracer hâtivement des pointillés au bord de voie de grande circulation, installer des voies cyclables et les matérialiser à contresens est une source de danger.

En lisant les tweets très fréquents de votre vice-président, Monsieur BAGNON, je ne peux m'empêcher de penser à une histoire ancienne et aux cabris qui sautaient en criant "Europe ! Europe !" qu'évoquait le général De Gaulle lors une conférence de presse restée fameuse. Elle est visible encore dans les archives de l'INA. Il faisait allusion aux représentants des partis politiques qui le pressaient pour constituer l'Europe encore plus rapidement en pensant que la création de l'Europe serait la panacée. Et bien, Monsieur BAGNON, lui, crie "Vélo ! Vélo!", et il pense que ce sera la panacée pour les transports dans la métropole. Probablement qu'il rêve d'un monde où des trentenaires véganes circuleraient sur le territoire de la métropole avec trois ou quatre enfants dans des vélos cargos sur des pistes cyclables bordées de petites fleurs. J'ironise. Ce n'est certes pas désagréable, mais l'obligation des transports vers l'école, le travail, parfois éloignés et situés dans des lieux distincts pour le couple impose hélas une autre réalité au quotidien.

Votre politique est aussi économiquement irréaliste. Je suis tombé l'autre jour sur les derniers numéros imprimés de "Met" le journal de la Métropole, celui où votre président Bruno BERNARD, cadré en plan hollywoodien en page de couverture, présente ses vœux aux Grands Lyonnais. Il évoque une voie, je ne sais plus laquelle, où le passage de 17 000 vélos sera possible qui pourront ainsi se substituer au 10 000 voitures quotidiennes et rendront le même service en polluant moins. Pensez-vous que cela soit sérieux ? 17 000 vélos vont remplacer 10 000 voitures ? J'ai recherché cet article sur le site internet de la Communauté Urbaine, mais la page en question a été supprimée. Elle était dans le document imprimé. Vous privilégiez aussi les véhicules hybrides ou tout électrique, mais savez-vous aussi qu'un véhicule tout électrique doit parcourir 70 000 km pour compenser l'empreinte carbone de la fabrication de sa batterie ? Je ne sais pas si vous le savez mais en tout cas, visiblement, vous n'en faites pas état. La solution électrique n'est pas nécessairement la plus efficace pour réduire les émissions de CO2. Une transition très accélérée peut amener des conséquences sociales et économiques désastreuses. Cela a été brièvement évoqué tout à l'heure. En ce qui concerne la pollution, les activités industrielles et la densité urbaine dans la métropole participent aussi largement à son accroissement. La loi prévoit d'ailleurs fort justement des ZFE en milieu urbain et pas dans les zones rurales où le problème ne se pose pas puisqu'on ne vit pas dans le même univers. Pour les véhicules thermiques, les véhicules à essence, seuls éligibles aux vignettes critère 1, produisent plus de particules fines et plus d'oxyde de carbone que les véhicules diesel qui eux en produisent moins, mais rejettent, certes, Monsieur TROTIGNON le rappelait, plus d'oxyde d'azote nocif, encore qu'avec les additifs qui sont maintenant disponibles, de type ADblue, les rejets se réduisent significativement. Il y a un haro sur le diesel dont les véhicules les plus récents sont en critère 2 seulement. Ce seront les prochains être interdits dans la métropole en même temps que les critères 3, 4, 5. Cela relève aussi d'une position idéologiquement sectaire. En cela, vous ressemblez à cet ex-ministre de Monsieur Macron, arrogant comme son maître, qui se gaussait des fumeurs de clopes, bouffeur de diesel dans les campagnes françaises. Ce personnage s'est d'ailleurs illustré avec beaucoup d'élégance

par la suite. Plus sérieusement, je terminerai par là, quand vous défendez les véhicules électriques, avez-vous pensé aux paysans chiliens qui, chaque mois, défilent sur le plateau de l'Atacama pour protester contre le massacre écologique que représente la sur-exploitation intensive des mines de lithium ? Ces paysans, de vrais écologistes proches de la nature, voient leur monde transformé, leurs ressources en eau anéanties, pour satisfaire aux aspirations des bobos urbains occidentaux. Ça se passe au Chili, mais ça va bientôt se passer au Portugal puisqu'il y a une vallée du Portugal menacée par l'installation d'une mine de lithium qui défigurera le paysage. Là, il y aura un beau combat écologiste à mener. Vous le voyez Mesdames Messieurs, l'enfer est pavé de bonnes intentions.

Applaudissements

M. LE MAIRE : Je vous remercie. Oui, Monsieur JOINT, je vous en prie.

M. JOINT : Monsieur le Maire, mes chers collègues, oui à la ZFE. Oui à la ZFE, bien entendu, parce que nous sommes toutes et tous ici dans ce conseil municipal conscients, je crois, de l'impérieuse nécessité de faire en sorte d'améliorer la qualité de l'air dans notre agglomération et plus globalement dans notre pays et dans le monde. Oui à une ZFE qui puisse s'échelonner dans le temps, qui puisse être construite en lien avec les habitants, avec eux. C'est un projet structurant, important, et les Grands Lyonnais doivent avoir le temps de s'en emparer, de l'intégrer, de le comprendre et d'en mesurer les conséquences. Or aujourd'hui pour les professionnels de l'automobile, la réponse est non. Pour les associations, les syndicats professionnels, la réponse est non. Les habitants de notre Métropole, c'est toujours un non. À l'heure où notre démocratie doit se réinventer, où l'on doit mieux associer les habitants aux décisions, est-ce bien normal ? Monsieur BERNARD pourrait venir ici à Caluire, voir le fonctionnement de nos concertations. La vérité est toujours bonne à dire: personne ne sait ce que c'est que la ZFE.

Oui à une ZFE qui prenne en compte aussi les réalités environnementales qui s'imposent à nous avec le renouvellement du parc de véhicules particuliers qui là aussi doit se faire dans le temps. Je vous donne quelques chiffres, cela a été rappelé : pour la seule ville de Caluire et Cuire, le SIV, le Service d'Immatriculation des Véhicules du Ministère de l'Intérieur, dénombre 22 429 véhicules particuliers. Parmi ceux-là, 8 262 critères 0 et 1. L'exécutif métropolitain veut interdire les critères 5 cette année, puis progressivement et d'ici à 2026 les critères 4, 3 et 2. Le delta est donc simple : pour notre seule ville de Caluire et Cuire, c'est potentiellement 14 167 véhicules - Laurent MICHON l'a rappelé - à mettre au rebut, en 4 ans, 60% du parc privé. En plus d'être un coup bas pour le pouvoir d'achat des Caluirards, c'est un non-sens environnemental ni plus ni moins que l'obsolescence programmée de véhicules pour certains presque neufs, vendus en ce moment même au catalogue des différentes marques.

Oui à une ZFE qui prennent en compte les réalités économiques de nos compatriotes, mais aussi de notre industrie et donc de l'emploi, déjà lourdement frappés par la crise sanitaire. Aujourd'hui, si on prend les chiffres actuels de la ZFE, soit Lyon, Villeurbanne, Caluire et Cuire, en partie Bron et Vénissieux, 230 000 véhicules devraient être mis au rebut. Avec le scénario d'élargissement du périmètre à la totalité de notre Métropole, sur nos 59 communes, cela représente 450 000 véhicules. Ce chiffre, c'est sans compter non plus l'ensemble des territoires limitrophes à la Métropole de Lyon. Je pense bien sûr aux communautés de communes du Beaujolais, du Pays de l'Arbresle, de la vallée du Garon, du pays Mornantais, du pays de l'Ozon à la CCEL, à la Côtière de l'Ain ect... 685 000 véhicules et presque autant de foyers concernés. Comment, en cette période de crise où les concessions automobiles peinent à se fournir en véhicules comme en pièces détachées, les choses seraient-elles matériellement faisables ? C'est irréaliste, c'est surréaliste et tout ceci n'est pas souhaitable.

Là aussi, deux chiffres : avec la crise du COVID, la vente de véhicules particuliers décline en France avec 2,2 millions en 2019, 1,7 millions en 2021. Avec le renouvellement prévu, la seule aire métropolitaine lyonnaise consommerait en 4 ans 20% du marché neuf français, ce n'est pas un discours de responsabilité, tout ceci est irréaliste.

Et puis permettez-moi une parenthèse, à l'instar de mon collègue Robert THEVENOT, parier globalement sur le véhicule électrique pour répondre aux enjeux me semble un peu léger. D'abord, il coûte cher, il est plus polluant à produire que le thermique et il émet toujours un polluant : les

particules. Regardez les études atmosphériques réalisées pendant le premier confinement, ça vaut le détour et là aussi, ça balaie les idées reçues. A cette époque du premier confinement, le NO₂ diminue en effet mais pas les particules, à cause du grand froid et du chauffage, première source d'émission des particules. Ensuite, c'est tout un pan de nos filières industrielles à revoir, des emplois à la clé, des vies entre nos mains. Enfin, la politique conduite par le Président de la République Emmanuel MACRON sur l'énergie laisse songeur puisqu'elle n'est cohérente ni dans le temps ni avec l'objectif impérieux de réduire les émissions de gaz à effet de serre, ni avec celui d'assurer notre souveraineté. Bref, ce n'est pas à la hauteur des enjeux. Alors, dans cette démarche, et sans me disperser, il reste des questions importantes sur le projet porté. Je ne connais personne qui aime les chèques en blanc. Or c'est bien ce que l'exécutif EELV de la Métropole de Lyon souhaite que l'on signe. Aujourd'hui, c'est le flou artistique, le manque de visibilité et pas tant sur le périmètre réellement concerné et sur le calendrier réel de déploiement, mais aussi sur les aides que la collectivité sera en capacité d'apporter aux Grands Lyonnais. Est-elle d'ailleurs réellement en capacité de le faire dans ce contexte de diète budgétaire où l'on doit rationaliser, optimiser, mutualiser, concrètement, faire des économies, être plus efficace ? Le subterfuge de l'argent magique ne dure qu'un temps. À un moment, c'est soit une hausse de la dette, soit une hausse des impôts. Mais ce que le consommateur économise aujourd'hui, le contribuable le paiera demain.

Et puisque nous évoquons le Chef de l'État, au "en même temps" le Président de la Métropole mérite le trophée d'or décerné par Emmanuel MACRON. D'un côté, il nous explique vouloir préserver nos terres agricoles, et en même temps, il promeut et défend une urbanisation déraisonnée, il promeut la densification. D'un côté il fait le RSJ, chère Séverine HEMAIN, et en même temps il exclut les plus jeunes, les plus éloignés du centre-ville, qui n'ont d'autres moyens que celui de se déplacer avec des véhicules anciens. D'un côté, il demande aux automobilistes de restreindre leur usage de la voiture et en même temps il supprime les parcs relais en périphérie, il ne déclenche aucun plan pour le métro. Où est la cohérence encore ? Encore une une fois, oui au principe de la ZFE, mais il me semble qu'il faut regarder cela avec recul, avec attention, sans passion, sans radicalité, sans dogmatisme, parce qu'il faut penser aux plus fragiles et aux situations particulières pour que le dispositif final soit le plus juste possible.

Alors, très concrètement, puisque la question se pose, et pour être constructif, je crois d'abord qu'il faut que l'exécutif métropolitain réserve à la ZFE un périmètre central où la qualité de l'air est réellement dégradée et ne l'étende pas à toutes les communes de la métropole. Je souhaiterais aussi qu'on réfléchisse à l'absence de permanence de la ZFE, c'est-à-dire qu'à certaines périodes qui restent à définir, la ZFE puisse être levée.

Inéluctablement, nous devons penser aux plus modestes, imaginer et partager un calendrier qui s'étale davantage dans le temps. Car pour qu'une décision soit acceptée, il faut qu'elle soit comprise. Face à cette nébuleuse, à ces questions en suspens, comment donner un avis favorable ? Mes chers collègues, j'en terminerai par là : notre société est suffisamment divisée, fragmentée et nos compatriotes sont suffisamment essorés par les crises successives pour continuer à piétiner, je crois, leur dignité et leur pouvoir d'achat. Ce pouvoir d'achat, il faut au contraire le défendre. Nos compatriotes, il faut les défendre, car notre rôle, non, n'est pas de les emmerder, mais bien de servir l'intérêt général.

Applaudissements

M. LE MAIRE : Merci. Madame Blachère, je crois que vous souhaitez prendre la parole.

MME BLACHERE : Merci Monsieur le Maire. Un mot pour donner la position de la Région sur ce sujet de la ZFE. Bien-sûr que la qualité de l'air est un enjeu de santé publique, bien sûr que la qualité de l'air constitue un élément qui est partagé et qui est même soutenu de manière très forte par la Région. Par contre, il est important de ne pas partir dans tous les sens et de savoir ce qu'il faut faire et ce qu'il ne faut pas faire. Le calendrier de l'application est bien trop rapide. La concertation est insuffisante avec les acteurs économiques, bien sûr. 75% des véhicules actuels sont concernés, et un grand nombre d'habitants n'ont pas les moyens financiers nécessaires au changement de leur voiture. C'est un élément absolument stratégique. La destruction des

véhicules va engendrer un désastre écologique et aujourd'hui aucune alternative crédible n'existe à ce stade. C'est pour ça que la position de la Région est défavorable. Merci.

M. LE MAIRE : Je vous remercie. Peut-être Monsieur MICHON si vous pouviez faire un petit peu la synthèse de tout ceci, merci.

M. MICHON : Oui, beaucoup de choses ont été dites, mais je souhaitais apporter sans être très long, quelques éléments complémentaires sur la suite de tout cela, et rappeler certaines choses au préalable. Même si ça a été dit, je pense que c'est important, pour chacun de ceux présents ici et tous ceux qui nous regardent ou nous écoutent en direct, en 2019, la ville de Caluire et Cuire avait donné un avis favorable à la ZFE.

A ceux qui nous disent "mais vous aviez voté la ZFE en 2019, pourquoi aujourd'hui vous souhaitez en sortir ?", je rappelle qu'en 2019, cela ne concernait que les véhicules poids lourds et véhicules utilitaires légers. C'est la loi d'août 2021, la Loi climat qui a apporté les éléments concernant les véhicules particuliers. Cela n'était pas à l'ordre du jour en 2019 et c'est ce que nous dénonçons aujourd'hui : le fait d'aller trop vite par rapport à cette Loi climat.

Nous ne sommes pas contre la ZFE. Nous avons d'ailleurs voté en 2019 pour la ZFE pour les poids lourds et véhicules utilitaires légers et nous n'allons pas nous opposer à la Loi climat. Mais encore une fois, 1^{er} janvier 2023: mise en place du prêt à taux 0 par l'État. ZFE Métropole: 1^{er} septembre 2022. Permettez-moi d'être inquiet. A ceux qui disent qu'il n'y a que 700 véhicules critères 5 et non classés sur la ville de Caluire et Cuire, "que 700", mais enfin ! Je pense que plus de 80% des propriétaires de ses 700 véhicules sont des personnes à faibles ressources. Je rappellerai en tant que président du CCAS que tous les mardis soirs, j'ai une commission d'aide facultative où nous étudions entre quatre et cinq dossiers d'aide financière, d'aide alimentaire. Chaque mardi. Il n'y a peut être que 700 personnes concernées, mais je pense qu'il s'agit de populations qui ne pourront pas remplacer leur véhicule et qui ne pourront pas non plus prendre un triporteur ou un vélo pour se déplacer à leur travail s'ils sont à l'extérieur ou à l'opposé de Caluire et Cuire. Cela était le premier point. Pour le deuxième point, je souhaite me féliciter de ce qui a été dit par Monsieur GILLARD : le métro doit arriver dans 10 ans. Je l'ai bien noté, merci pour cette information. On le note. Je souhaite enfin vous donner quelques éléments sur la suite. Une fois cette ZFE mise en place, bien évidemment, il faut réfléchir aux alternatives puisque certains ne pourront peut-être pas remplacer leur véhicule et souhaiteront du coup utiliser d'autres moyens de transport. Le vélo - Monsieur THEVENOT l'a rappelé - n'est pas la solution pour tous ceux qui vont changer ou supprimer leur véhicule et c'est pour cela que d'ici la mise en place de tout cela, sur cette année, comme nous l'avons voté lors des derniers conseils municipaux, l'auto partage et le free floating des trottinettes seront donc déployés sur la ville de Caluire et Cuire, ça c'est le premier point. Concernant les stations Velo'v, nous en avons un certain nombre aujourd'hui. Nous souhaitons bien évidemment développer plus de stations et nous aurons des discussions, forcément, avec la Métropole, nous en reparlerons. Concernant les bornes de recharge électriques, il y en a déjà d'implantées sur la commune. Je rappellerai que sur les pistes cyclables, nous continuons le déploiement et que se finalise en ce moment le chemin de Crépieux qui est pour une grande partie aménagé en piste cyclable depuis très peu de temps. Concernant les box vélos, là aussi, on peut se poser la question. Ils sont en place, ils sont bien jolis à Foch et à Cuire, à côté du métro, très bien. N'utilisez plus vos voitures, prenez vos vélos, laissez-les dans des lieux sécurisés. Sauf que la porte est fermée. Les bâtiments sont en place - pour celui de Cuire cela fait plus de 6 mois - et la porte est fermée. On lance un appel à la Métropole, peut-être que s'ils nous entendent, ils pourront mettre en service ce système.

Voilà pour ces éléments. Je crois que vous l'aurez bien compris, on ne s'oppose pas à la ZFE, mais on s'oppose à son amplification et à son anticipation, c'est l'objet de l'avis que nous vous soumettons.

M. LE MAIRE : Oui, bien sûr, je vous en prie, vous pouvez prendre la parole Monsieur GILLARD, il n'y a pas de problème, je vous en prie.

M. GILLARD : Je me suis peut-être mal exprimé quand je vous j'ai dit 10 ans, c'était pas avant 10 ans. Je ne connais pas la date d'arrivée du métro, je suis désolé de vous décevoir. Par contre je

pense que vous voulez mélanger le débat sur l'étape 1 - les critères 5+ - et sur l'étape 2. Vous voulez essayer de faire peur sur la disparition des critères 2. Pour l'instant, le fait est qu'il faudra enlever les critères 5, 4 et 3, cela est réglementaire et pose déjà des problèmes. Ensuite, je ne vous entends pas beaucoup proposer d'autres solutions. Vous êtes dans l'opposition, mais vous ne proposez rien pour mettre en place une ZFE. Donc c'est quoi la ZFE finalement ? Que proposeraient les Caluirards ? Ensuite, je voulais vous dire que nous, on croit au progrès. La voiture électrique n'est peut-être pas parfaite pour l'instant mais elle pollue moins qu'une voiture à essence. Les batteries seront bientôt fabriquées en France, donc avec une empreinte carbone beaucoup plus faible. Cela veut dire que ce ne sera plus 70 000 km pour compenser les émissions de carbone de la fabrication. Tous les 15 jours, je vois des projets de batterie avec des matériaux qui ne sont pas rares, la batterie au lithium-ion va évoluer, ce ne sera pas forcément des matériaux qui posent des problèmes de mines. Les experts annoncent une parité des coûts en 2026. En 2026, on pourra acheter une voiture électrique moins cher qu'une voiture à essence, cela existe déjà pour la Dacia Sprint, voilà.

M. LE MAIRE : Vous connaissez le prix d'une voiture électrique Monsieur ?

M. GILLARD : 14 000 euros.

M. LE MAIRE : Il faudra me la présenter.

M. GILLARD : C'est la Sprint de Dacia

M. LE MAIRE : Je vais vous donner simplement deux ou trois prix de véhicules électriques.

M. GILLARD : Mais je parle de 2026.

M. LE MAIRE : Non, mais attendez, le problème est que l'on a affaire à des attentes par rapport à des gens qui ont des problèmes concrets. On n'est peut-être pas au même niveau. Vous, vous êtes là pour sauver le monde. Nous on est là pour s'occuper de l'ensemble de la population. Alors c'est vrai qu'on n'est peut-être pas au même niveau, je le conçois. La préservation de la qualité de l'air, nous l'avons certainement beaucoup plus que vous en tête, et ce depuis beaucoup plus longtemps. Mais simplement il y a une réalité qui s'impose, une réalité : une Zoé aujourd'hui coûte 32 000€. Une Toyota Yaris hybride coûte 25 500€. Une Tesla modèle 3 coûte 43 800€. Ce qui veut dire que même si le prêt à taux zéro est mis en place, si on établit une moyenne de 26 000 € pour un véhicule, des personnes en grande précarité vont être dans l'obligation de rembourser 433 € par mois pendant cinq ans. Il faut être complètement à côté de la réalité, être en dehors de ce qui se passe pour ne pas se rendre compte. Cela me permet d'ailleurs de rebondir et de répondre sur un certain nombre de points.

Si tant est qu'à terme il y ait des aides de la Métropole, prenons une aide moyenne de 10 000€ par véhicule à changer sur le territoire de Caluire et Cuire. 14 000 véhicules, cela fait 14 millions d'euros pour la seule commune de Caluire et Cuire. En face de cela, j'ai relu la délibération de la Métropole en date du 15 mars qui a prévu, dans le cadre de la ZFE de voter un budget de 1 150 000 €. De qui se moque-t-on ? Qui trompe-t-on ?

Il y a un aveu qui a été fait - Monsieur GILLARD je vous remercie de votre franchise - sur la disparition des 14 000 véhicules, vous l'avez dit : "mais de toutes façons, il faudra qu'il y en ait moins après". Donc cela confirme bien les propos qui ont été évoqués soit par Monsieur THEVENOT, soit par Monsieur JOINT concernant le fait que très clairement vous souhaitez faire disparaître un certain nombre de véhicules.

Il y a un point qui m'apparaît quand même assez important. Quand on a une aussi faible participation - je rappelle simplement le chiffre de 0,34% des habitants qui émettent un avis sur la ZFE - et que vous savez que 7 personnes sur 10 vont être obligées de changer de voiture, vous estimez mutuellement, vous les deux groupes Verts et PS, que c'est bien et suffisant, que les gens sont informés. Mais est-ce sérieux ? Etes-vous dans la vraie vie ? Il se trouve que dimanche matin, nous faisons une balade urbaine, très intéressant. 150 à 180 personnes ont découvert, en faisant la balade urbaine, le quartier de Montessuy. Le nombre de fois où j'ai été interpellé sur la ZFE ! Sur

la méconnaissance, sur la crainte, que vais-je devenir ? Comment vais-je me déplacer, que vais-je faire avec mes enfants ? Je suis une personne âgée, j'ai un véhicule ancien, c'est mon seul moyen de déplacement. Là, on n'est pas dans la rêverie, on est dans la réalité.

Et quand j'entends notamment Monsieur MATTEUCCI qui dit " il n'y a que 800 véhicules", mais Monsieur MATTEUCCI, allez rencontrer les 800 personnes concernées, je vous souhaite bien du bonheur. Vous allez leur expliquer tout le bien qu'il y a à s'endetter pendant cinq ans à hauteur de 433 € par mois pour pouvoir changer de véhicule. C'est parfois même pas leur revenu mensuel, ça c'est une réalité. Vous avez dit que nous étions une ville exemplaire, et bien écoutez, je suis content. Au moins ce débat aura permis que vous reconnaissiez que Caluire est une ville exemplaire. Vous ne l'aviez jamais indiqué, donc c'est au moins un scoop pour cette soirée et cela va quand même nous servir pour la suite. Vous vous méfiez du référendum ? Vous l'avez dit très clairement. On va juste illustrer votre propos. Il se trouve que dans l'Ouest lyonnais était prévu par votre majorité Verts-PS-PC et extrême gauche, un téléphérique. Un référendum a été proposé, les gens se sont déplacés en masse. Ils se sont même réunis encore dimanche dernier, il y avait plus de 1700 personnes qui étaient présentes et ils ont dit "on n'en veut pas". Vous voulez marcher sur la tête de ces gens qui expriment un choix ? Vous l'avez clairement dit.

Ensuite dans l'approche qui a été indiquée, si vous connaissez bien vos amis, notamment Monsieur VAN STYVENDAEL, il se trouve que ce matin, nous étions avec Madame CRESPIY en commission permanente à la Métropole de Lyon. Les propos de Monsieur VAN STYVENDAEL étaient très intéressants pendant la réunion sur la ZFE. Il a dit très clairement: "s'il n'y a pas d'évolution ce n'est pas correct, il va falloir adapter des choses". Donc vous, vous sautez sur votre chaise en disant que c'est formidable. Vos propres amis ont une attitude différente. Il est intéressant également de voir que le représentant du Parti Socialiste à Saint Priest rejoint la position du maire de Saint Priest qui est la nôtre, avec une différence majeure, c'est que les élus PS, au sein du Conseil Municipal voteront peut-être contre ce rejet, alors que le responsable PS local de Saint Priest dit "moi je soutiens le maire de Saint Priest" parce que lui a peut-être au quotidien des gens qui le rencontrent. C'est une vraie différence.

Vous mélangez un petit peu tout. Le plan concernant l'atmosphère passera le 21 mars, mais encore faudrait-il suivre un petit peu ce qui se passe au quotidien. Il y a une réalité à laquelle nous sommes confrontés, Monsieur MICHON l'a largement évoquée. Sa double casquette responsable des mobilités et également de tout ce qui touche au social est très importante. On voit le décalage total, je dis bien le décalage total, entre un certain nombre de décisions qui veulent s'imposer et des gens qui sont fragilisés. Je pense que si vous n'avez pas compris que si malheureusement aujourd'hui il y a des gens qui vont vers l'abstention ou qui vont vers des votes extrêmes, il y a peut être un certain nombre d'interrogations à avoir. Vous savez, au bout d'un moment, quand on a raison contre tout le monde, c'est peut-être qu'on a tort. Je pense qu'on va pouvoir peut être l'exprimer à l'occasion de ce vote.

Je reviens sur les différentes propositions que vous avez faites. Au niveau des amendements proposés par votre groupe, peut-être en préalable me permettrez-vous d'interpeller Madame HEMAIN, qui est Vice-présidente de la Métropole de Lyon. Je vais lui demander simplement : combien d'amendements avez-vous votés, présentés par les oppositions de la Métropole, s'il vous plaît, depuis pratiquement deux ans que vous êtes élue ?

MME HEMAIN : Merci pour cette interpellation. Il me semble soit une soit zéro.

M. LE MAIRE : Alors non il ne semble pas zéro , c'est zéro.

MME HEMAIN : Effectivement. Nous imaginions bien que vous n'alliez pas voter nos amendements. Bien évidemment, puisque nous ne sommes pas d'accord sur le fond a priori. Nous avons bien compris ça. Nous n'avons pas voté certains amendements sur la Métropole, on ne va pas revenir dessus parce que je n'ai pas la liste. Je suppose que vous non plus. Mais effectivement c'est zéro.

M. LE MAIRE : Voilà, alors vous nous faites un procès d'intention, Madame, mais puisque vous nous faites un procès d'intention, allons jusqu'au bout. Allons jusqu'au bout. Il y a un des amendements sur lequel on aurait peut-être pu faire un sous amendement, mais écoutez, puisque

vous préjugez notre position, ça va simplement peut-être vous faire comprendre ce qui se passe lorsque les oppositions proposent des choses intéressantes qui sont systématiquement rejetées par votre majorité Verte, PS, PC et extrême-gauche. C'est, dans le fonctionnement d'une collectivité, juste insupportable. Je vais demander à l'ensemble, bien sûr de la majorité, de rejeter vos huit amendements. Ce que nous n'aurions peut-être pas fait mais puisque vous nous faites un procès d'intention, vous allez en avoir la traduction. Vous verrez comme cela ce que c'est lorsque l'on est dans une collectivité comme la Métropole de Lyon où l'on foule du pied l'ensemble des propositions de l'ensemble des oppositions. Vous voyez, les choses sont claires. Je vais mettre aux voix chacun des huit amendements.

Concernant l'**amendement numéro 1** présenté par le groupe Urgence Ecologique et Solidarités, qui est pour ? Je vous remercie. Qui est contre ? Je vous remercie.

REJETÉ À LA MAJORITÉ

PAR 6 VOIX POUR (URGENCE ECOLOGIQUE ET SOLIDARITES A CALUIRE ET CUIRE; CALUIRE, C'EST POSSIBLE) **ET 37 CONTRE** (CALUIRE ET CUIRE ENSEMBLE NATURELLEMENT AVEC PHILIPPE COCHET ; CALUIRE AU CŒUR)

Concernant l'**amendement numéro 2**, qui est pour ? Qui est contre ? Je vous remercie.

REJETÉ À LA MAJORITÉ

PAR 6 VOIX POUR (URGENCE ECOLOGIQUE ET SOLIDARITES A CALUIRE ET CUIRE; CALUIRE, C'EST POSSIBLE) **ET 37 CONTRE** (CALUIRE ET CUIRE ENSEMBLE NATURELLEMENT AVEC PHILIPPE COCHET ; CALUIRE AU CŒUR)

Concernant l'**amendement numéro 3**, qui est pour ? Qui est contre ? Je vous remercie.

REJETÉ À LA MAJORITÉ

PAR 6 VOIX POUR (URGENCE ECOLOGIQUE ET SOLIDARITES A CALUIRE ET CUIRE; CALUIRE, C'EST POSSIBLE) **ET 37 CONTRE** (CALUIRE ET CUIRE ENSEMBLE NATURELLEMENT AVEC PHILIPPE COCHET ; CALUIRE AU CŒUR)

Concernant l'**amendement numéro 4**, qui est pour ? Qui est contre ? Je vous remercie.

REJETÉ À LA MAJORITÉ

PAR 6 VOIX POUR (URGENCE ECOLOGIQUE ET SOLIDARITES A CALUIRE ET CUIRE; CALUIRE, C'EST POSSIBLE) **ET 37 CONTRE** (CALUIRE ET CUIRE ENSEMBLE NATURELLEMENT AVEC PHILIPPE COCHET ; CALUIRE AU CŒUR)

Concernant l'**amendement numéro 5**, qui est pour ? Qui est contre ? Je vous remercie.

REJETÉ À LA MAJORITÉ

PAR 6 VOIX POUR (URGENCE ECOLOGIQUE ET SOLIDARITES A CALUIRE ET CUIRE; CALUIRE, C'EST POSSIBLE) **ET 37 CONTRE** (CALUIRE ET CUIRE ENSEMBLE NATURELLEMENT AVEC PHILIPPE COCHET ; CALUIRE AU CŒUR)

Concernant l'**amendement numéro 6**, qui est pour ? Qui est contre ? Je vous remercie.

REJETÉ À LA MAJORITÉ

PAR 6 VOIX POUR (URGENCE ECOLOGIQUE ET SOLIDARITES A CALUIRE ET CUIRE; CALUIRE, C'EST POSSIBLE) **ET 37 CONTRE** (CALUIRE ET CUIRE ENSEMBLE NATURELLEMENT AVEC PHILIPPE COCHET ; CALUIRE AU CŒUR)

Concernant l'**amendement numéro 7**, qui est pour ? Qui est contre ? Je vous remercie.

REJETÉ À LA MAJORITÉ

PAR 6 VOIX POUR (URGENCE ECOLOGIQUE ET SOLIDARITES A CALUIRE ET CUIRE; CALUIRE, C'EST POSSIBLE) **ET 37 CONTRE** (CALUIRE ET CUIRE ENSEMBLE NATURELLEMENT AVEC PHILIPPE COCHET ; CALUIRE AU CŒUR)

Et enfin, concernant l'**amendement numéro 8**, qui est pour ? Qui est contre ? Je vous remercie.

REJETÉ À LA MAJORITÉ

PAR 6 VOIX POUR (URGENCE ECOLOGIQUE ET SOLIDARITES A CALUIRE ET CUIRE; CALUIRE, C'EST POSSIBLE) **ET 37 CONTRE** (CALUIRE ET CUIRE ENSEMBLE NATURELLEMENT AVEC PHILIPPE COCHET ; CALUIRE AU CŒUR)

Les amendements ont été rejetés. Nous allons maintenant voter sur le rapport présenté par Monsieur MICHON, n°2022_001. Qui est pour ce rapport ? Qui est contre ? Qui s'abstient ?

ADOPTÉ À LA MAJORITÉ

PAR 37 VOIX POUR (CALUIRE ET CUIRE ENSEMBLE NATURELLEMENT AVEC PHILIPPE COCHET ; CALUIRE AU CŒUR) **ET 6 CONTRE** (URGENCE ECOLOGIQUE ET SOLIDARITES A CALUIRE ET CUIRE; CALUIRE, C'EST POSSIBLE)

M. LE MAIRE : Je vous remercie. Nous noterons que les groupes PS et Verts ont voté contre cette délibération et sont donc pour une application de ce qui est proposé par la Métropole. Nous poursuivons avec un vœu concernant la protection des arbres remarquables et je cède la parole à Monsieur Côme TOLLET.

N° D2022_002 VŒU DU CONSEIL MUNICIPAL - PROTECTION DES ARBRES REMARQUABLES DE CALUIRE ET CUIRE

M. TOLLET :

Conformément à l'article L.2121-29 du Code Général des Collectivités Territoriales et à l'article 12 de son règlement intérieur, le Conseil Municipal peut émettre des vœux sur tous les objets d'intérêt local.

La majorité municipale propose ainsi le vœu suivant :

« A l'occasion de la modification n°3 du Plan Local d'Urbanisme et de l'Habitat, les services municipaux compétents ont procédé à un inventaire exhaustif des arbres remarquables non répertoriés à ce jour.

Ce recensement a permis d'identifier 93 sujets sur l'ensemble du territoire communal- cèdres, séquoias, micocouliers, tilleuls, chênes...- présentant les caractéristiques d'arbres remarquables nécessitant une protection spécifique.

Toujours soucieuse de protéger son patrimoine arboricole, mais aussi consciente que la préservation des arbres en ville est l'une des réponses aux enjeux environnementaux que sont la lutte contre le réchauffement climatique, le gaz à effet de serre et la pollution, la Ville a par conséquent sollicité leur inscription au PLU-H en Espace Boisé Classé ponctuel. Ce classement permettait d'écartier le risque de voir ces arbres abattus, sans autre formalité.

En lieu et place de l'écho favorable qu'elle espérait de la part de la Métropole de Lyon, c'est une quasi fin de non recevoir que la Ville de Caluire et Cuire a reçue. En effet, sur les 93 arbres présentés, 82 ont été purement et simplement écartés tandis que sur les 11 « retenus », certains ont tout juste été intégrés dans une servitude Espace Végétalisé à Valoriser, de moindre protection.

La Métropole parle souvent d'écologie, de la place des arbres et des forêts urbaines. Parler c'est bien. Agir c'est mieux.

On ne peut pas parler d'îlots de fraîcheur, de pollution atmosphérique, et condamner 82 arbres au bon vouloir de promoteurs immobiliers.

Pour les raisons précédemment exposées, la Ville ne peut accepter une telle décision qui revient à fragiliser son patrimoine végétal.

Les élus du Conseil Municipal de Caluire et Cuire tiennent à réaffirmer par le vote de ce vœu leur demande d'inscription de ces 93 arbres au PLU-H comme Espace Boisé Classé ponctuel. »

Il est demandé au Conseil Municipal :

- DE SE PRONCONCER sur ce vœu.

M. TOLLET : Merci Monsieur le Maire. Conformément à l'article L 2121 29 du Code Général des Collectivités Territoriales et à l'article 12 de son Règlement Intérieur, le Conseil Municipal peut émettre des vœux sur tous les objets d'intérêt local. La majorité municipale propose ainsi le vœu suivant. À l'occasion de la modification numéro 33 du Plan Local d'Urbanisme et de l'Habitat, les services municipaux compétents ont procédé à un inventaire exhaustif des arbres remarquables non répertoriés à ce jour. Ce recensement a permis d'identifier 93 sujets sur l'ensemble du territoire communal: cèdres, séquoias, micocouliers, tilleuls, chênes présentant les caractéristiques d'arbres remarquables nécessitant une protection spécifique. Toujours soucieuse de protéger son patrimoine arboricole mais aussi consciente que la préservation des arbres en ville est l'une des réponses aux enjeux environnementaux que sont la lutte contre le réchauffement climatique, les gaz à effet de serre et la pollution, la Ville a par conséquent sollicité leur inscription au PLU-H en espace boisé classé ponctuel. Ce classement permettait d'écarter le risque de voir ces arbres abattus sans autre formalité. En lieu et place de l'écho favorable qu'elle espérait de la part de la Métropole de Lyon, c'est une quasi fin de non recevoir que la Ville de Caluire et Cuire a reçu. En effet, sur les 93 arbres présentés, 82 ont été purement et simplement écartés, tandis que sur les 11 retenus, entre guillemets, certains ont tout juste été intégrés dans une simple servitude d'espace végétalisé à valoriser de moindre protection. La Métropole parle souvent d'écologie, de la place des arbres et des forêts urbaines. Parler, c'est bien, agir c'est mieux. On ne peut pas parler d'îlots de fraîcheur, de pollution atmosphérique et condamner 82 arbres au bon vouloir des promoteurs immobiliers. Pour les raisons précédemment exposées, la Ville ne peut accepter une telle décision, qui revient à fragiliser son patrimoine végétal. Les élus du Conseil Municipal de Caluire et Cuire tiennent à réaffirmer, par le vote de ce vœu leur demande d'inscription de ces 93 arbres au Plan Local d'Urbanisme et de l'Habitat comme espace boisé classé ponctuel. Il est demandé ce soir au Conseil Municipal de se prononcer sur ce vœu et donc sur la position ubuesque de la Métropole de ne pas souhaiter protéger les arbres de notre territoire. Ne faut-il pas préserver nos arbres pour lutter contre la pollution ? C'est une question qu'on peut se poser ce soir.

M. LE MAIRE : Je vous remercie Monsieur TOLLET. Il y a une demande d'intervention Monsieur GILLARD, je vous en prie et ensuite, Monsieur ATTAR-BAYROU.

M. GILLARD : Nous voudrions prendre le temps de se concerter avant de répondre, juste une ou deux minutes de suspension.

M. LE MAIRE : Vous pouvez discuter entre vous. Enfin, ce vœu, vous l'avez quand même reçu.

M. GILLARD : Non, nous le découvrons, nous venons de l'avoir.

M. LE MAIRE : Alors d'accord pour une suspension de deux minutes. Il est 20h27, on reprend à 20h30.

Suspension de séance

Reprise de la séance

M. LE MAIRE : Il est 20h30, nous reprenons les débats. Monsieur GILLARD, vous avez la parole.

M. GILLARD : Nous voulions quand même vous poser la question du pourquoi ces arbres ont été refusés par la Métropole, en tant qu'arbres remarquables.

M. LE MAIRE : Alors, vous savez, je vais vous donner la réponse : "on n'a pas le temps".

M. GILLARD : de regarder ?

M. LE MAIRE: Oui, c'est ça la réponse de la Métropole, "on n'a pas le temps". Vous voyez le sérieux de la chose ?

M. GILLARD : Au niveau de notre position, nous ne connaissons pas ce dossier-là, nous n'avons pas pu voir avec la Métropole de quoi il retourne, donc nous n'allons pas prendre part au vote.

M. LE MAIRE : Bon, d'accord. Monsieur ATTAR-BAYROU, je vous en prie.

M. ATTAR-BAYROU : Monsieur le Maire, mes chers collègues, ce que je n'ai pas dit tout à l'heure sur la ZFE c'est que nous étions soucieux du bien-être des Caluirards et de leur bonne santé. Quelque part, sauvegarder des arbres, de beaux sujets c'est aussi la bonne santé des Caluirards. J'étais jardinier botaniste il y a quelques temps. Je serais peut-être d'avis d'aller un petit peu plus loin parce que quand même, Caluire a des arbres remarquables et cela fait déjà quelques années que des particuliers coupent des arbres plus que centenaires. Peut-être qu'il faudrait aller un petit peu plus loin là-dessus, et puis en même temps maintenant, il y a aussi l'avenir. L'avenir c'est la plantation des arbres. Peut-être qu'on pourrait aussi aller un petit peu plus loin pour planter des arbres. Si les décisions politiques ne vont pas dans le sens de la nature, c'est la responsabilité de chacun.

M. LE MAIRE : Je vous remercie. Monsieur TOLLET peut-être quelques éléments de réponse?

M. TOLLET : Nous allons tout à fait dans ce sens-là. Le but en effet est de protéger notre patrimoine végétal. C'est bien la raison. J'ai le dossier complet de tous les arbres qui ont été recensés, les services de la ville ont fait le travail nécessaire pour les recenser. On nous dit qu'on ne voit pas certains arbres du domaine public. Les services ne sont pas rentrés chez les particuliers pour vérifier les arbres, c'est simplement du domaine public que cela a été recensé. Les arguments de la Métropole ne sont pas recevables en l'état et je ne comprends pas votre position. Il est inadmissible de ne pas donner justement l'outil juridique pour protéger ces arbres. Demain, c'est vous qui irez répondre si les arbres sont coupés par des propriétaires sans aucune demande préalable et sans aucune autorisation. Quand on voit les réactions de l'ensemble des Caluirards dès qu'on touche à un arbre, c'est vous qui allez les recevoir la prochaine fois ! Quand je vois qu'un arbre de 5 m3 peut absorber 5 tonnes de CO2 dans sa vie, c'est 5 allers-retours Paris-New York ! C'est une source 2016 de Nature Conservancy. Quand on dit que les arbres réduisent la concentration de particules fines de 20 à 50 % ! Enfin je ne comprends pas. Il ne s'agit pas d'aller demander à la Métropole pourquoi est-ce que cela n'a pas été référencé. C'est votre rôle de défendre ce vœu, c'est vital et primordial pour le territoire. Nous avons déjà commencé à classer des arbres dans le Plan Local d'Urbanisme et de l'Habitat sur la première mouture. Là on sent que de plus en plus de personnes coupent ces arbres de manière éhontée. C'est la raison pour laquelle nous voulons véritablement les protéger. Mais donc, si vous n'êtes pas d'accord, si vous ne voulez pas prendre part au vote, c'est un manque de courage dans un premier temps, et puis ce n'est vraiment pas votre rôle que de ne pas prendre part au vote de ce vœu.

Applaudissements

M. LE MAIRE : Vous voyez les vrais écologistes, ils sont de ce côté de la table.

Monsieur TROTIGNON c'est moi qui gère les débats, j'ai des yeux, je vois qui demande la parole, donc je n'ai pas besoin de votre assistance. Je vous remercie, je donne la parole à Madame HEMAIN.

MME HEMAIN : Monsieur Côte TOLLET, je vous remercie de m'expliquer ce que c'est qu'un arbre et ce que font les arbres. Je suis au courant, je vous remercie. Par contre ce dont je n'étais pas au courant, c'était ce dossier et effectivement, je trouve cela très choquant. Ce qui me choque moi ce soir c'est que nous allons voter sur des délibérations qui ne nous ont pas été envoyées avant. Voilà, je suis très étonnée, et assez déçue, je dois dire.

M. LE MAIRE : Ecoutez Madame, attendez. Là c'est un grand moment. Vous êtes Vice-Présidente de la Métropole, Madame. Vous faites partie de l'exécutif de la Métropole. J'ai ici un courrier en date du 3 janvier que j'ai envoyé au Président de la Métropole, indiquant que nous contestons le fait qu'il n'y ait que 11 arbres qui ont été préservés par rapport aux plus de 80 arbres qui ont été signalés. Vous êtes Vice-Présidente, vous faites partie de l'exécutif. Il y a un sujet comme celui-là et vous n'êtes pas au courant ?

Mais enfin, là Madame, c'est très grave. Vous faites partie de l'exécutif de la Métropole, Qu'un conseiller ne soit pas au courant, cela peut se comprendre. Vous faites partie de l'exécutif, vous ne savez même pas ce qui se passe sur un territoire dont vous êtes l'élue. Excusez-moi mais c'est quand même gravissime ce qui est en train de se passer, c'est gravissime. Votre position est claire, on l'a vu déjà. Vous êtes pour la ferme urbaine, mais vous vous absteniez bien sûr. Vous êtes pour la défense des arbres, mais vous vous absteniez bien sûr. Mais quel courage politique ! Enfin un minimum ! Mais comment est-ce possible qu'en tant que Vice-Présidente de la Métropole de Lyon, vous ne sachiez même pas que la Métropole n'a pas classé l'ensemble des arbres qui ont été proposés par la Ville de Caluire et Cuire ? Alors là, les bras m'en tombent. Là je reconnais que c'est un autre sujet, mais c'est quand même assez inquiétant.

Je mets donc ce vœu aux voix : qui est pour ce vœu ? Qui est contre ? Qui s'abstient ?

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ PAR 38 VOIX POUR

(URGENCE ECOLOGIQUE ET SOLIDARITES A CALUIRE ET CUIRE ne prend pas part au vote).

M. LE MAIRE : Donc vous ne prenez pas part au vote, grand courage, je vous remercie. Nous poursuivons avec un autre vœu dont je vais vous faire lecture.

N° D2022_003 VŒU DU CONSEIL MUNICIPAL - MÉMORIAL DE MONTLUC

M. COCHET :

Conformément à l'article L.2121-29 du Code Général des Collectivités Territoriales et à l'article 12 de son règlement intérieur, le Conseil Municipal peut émettre des vœux sur tous les objets d'intérêt local.

La majorité municipale propose ainsi le vœu suivant :

« La Ville de Caluire et Cuire a découvert avec stupéfaction le projet de refonte de la muséographie du Mémorial de Montluc porté par la direction du site, sous l'égide de l'Office national des anciens combattants et victimes de guerre, et soutenu par le Gouvernement.

Dans ce projet, l'actuelle présentation de Montluc entre 1940 et 1945 installée dans le Réfectoire des hommes serait remplacée par une présentation globale de la prison allant de 1921 à 2009, en douze thématiques.

Ce projet, s'il venait à voir le jour, viendrait ainsi noyer la période de l'Occupation, l'une des plus sombres de notre Histoire, au milieu d'une rétrospective globale de l'historique de la prison.

Intimement liée au destin tragique de Jean MOULIN, arrêté à Caluire et Cuire et lui-même incarcéré et torturé à Montluc, notre Ville ne peut imaginer voir reléguer au second plan l'hommage aux 10 000 hommes, femmes et enfants, victimes de la barbarie nazie, qui y furent internés.

Il n'est pas concevable d'effacer purement et simplement la nuit d'horreur passée entre ces murs par les 44 enfants d'Izieu, à la mémoire desquels un espace devait être consacré. Enfants dont, ne l'oublions pas, le

martyre fut l'un des chefs d'accusation permettant de faire condamner le criminel de guerre Klaus BARBIE pour crime contre l'humanité.

Par ailleurs, comme la Ville de Caluire et Cuire en a fait le choix pour le Mémorial Jean Moulin, il est particulièrement important de conserver l'accès gratuit du site.

Les élus du Conseil Municipal de Caluire et Cuire, où Jean Moulin fut arrêté le 21 juin 1943, par le même Klaus BARBIE, tiennent à réaffirmer par le vote de ce vœu leur engagement aux côtés du Procureur général Jean-Olivier VIOUT, Président du Conseil d'Orientation du Mémorial de Montluc, de Bruno PERMEZEL, Président de l'association des Rescapés de Montluc, et de Jean LEVY, délégué régional des Fils et filles de déportés juifs de France, pour sauvegarder l'esprit même de la fondation du Mémorial de Montluc. »

Il est demandé au Conseil Municipal :

- DE SE PRONONCER sur ce vœu.

M. LE MAIRE : La Ville de Caluire et Cuire a découvert avec stupéfaction le projet de refonte de la muséographie du Mémorial de Montluc porté par la direction du site, sous l'égide de l'Office National des Anciens Combattants et victimes de guerre et soutenu par le gouvernement. Dans ce projet, l'actuelle présentation de Montluc entre 1940 et 1945, installée dans le réfectoire des hommes serait remplacée par une présentation globale de la prison allant de 1921 à 2009, en 12 thématiques. Ce projet, s'il venait à voir le jour, viendrait ainsi noyer la période de l'occupation, l'une des plus sombres de notre histoire, au milieu d'une rétrospective globale de l'historique de la prison. Intimement lié au destin tragique de Jean MOULIN, arrêté ici même à Caluire et Cuire et lui-même incarcéré et torturé à Montluc, notre ville ne peut imaginer voir reléguer au second plan l'hommage aux 10 000 hommes, femmes et enfants victimes de la barbarie nazie, qui y furent internés. Il n'est pas concevable d'effacer purement et simplement la nuit d'horreur passée entre ses murs par les 44 enfants d'Izieu à la mémoire desquels un espace devait être consacré. Enfants dont, ne l'oublions pas, le martyr fut l'un des chefs d'accusation permettant de faire condamner le criminel de guerre Klaus BARBIE pour crimes contre l'humanité. Par ailleurs, comme la Ville de Caluire et Cuire en a fait le choix pour le Mémorial Jean Moulin, il est particulièrement important de conserver l'accès gratuit du site. Les élus du Conseil Municipal de Caluire et Cuire, où Jean MOULIN fut arrêté le 21 juin 1943 par le même Klaus BARBIE, tiennent à réaffirmer, par le vote de ce vœu, leur engagement aux côtés du Procureur Général Jean Olivier VIOUT président du Conseil d'orientation du mémorial de Montluc, de Bruno PERMEZEL, président de l'association des rescapés de Montluc, et de Jean LEVY, délégué régional des fils et filles de déportés juifs de France, pour sauvegarder l'esprit même de la Fondation du mémorial de Montluc.

Il est donc demandé au Conseil municipal de se prononcer sur ce vœu. Y a-t-il des interventions ? Oui, Monsieur, ATTAR-BAYROU.

M. ATTAR-BAYROU : Monsieur le Maire, mes chers collègues, ce matin même, j'ai eu connaissance de ce dossier. Je suis depuis 15 ans administrateur national de l'Office National des Anciens Combattants qui est un établissement public au service des victimes de guerre et des blessés. Il a en charge les dix hauts lieux de mémoire. Montluc fait partie de ces dix hauts lieux de mémoire classés par l'État. Il n'est pas pensable que Montluc change de destination. Parce qu'en même temps, c'est réviser l'histoire, en même temps c'est donner de fausses informations à nos enfants, à nos jeunes. En tant qu'administrateurs nationaux, nous n'avons pas été avertis de ce changement. Je me propose - nous serons favorables à ce vœu - de le déposer puisque demain je suis à Paris chez la Ministre où il y a aussi la directrice de l'ONAC.

M. LE MAIRE : Je vous remercie Monsieur ATTAR-BAYROU, et je vais moi-même rencontrer la ministre avec les différents représentants des associations, jeudi à Paris. En tout cas, j'apprécie votre soutien fort et clair en tant que membre administrateur de l'ONAC sur cette position et ce sera très important qu'il y ait cette convergence. Je vous remercie. Y a-t-il d'autres interventions ? Madame CRESPIY, je vous en prie.

MME CRESPIY : Merci Monsieur le Maire, je tenais à rappeler que dans ce Fort de Montluc, un Caluirard, aujourd'hui âgé de 96 ans, Monsieur Jean NALLIT, que certains d'entre vous connaissent, a été torturé à Montluc. Il avait 18 ans au moment où il fut emmené dans ce Fort. Il a été torturé par Klaus BARBIE. Il n'a pas parlé. Il a été par la suite déporté vous le savez à Buchenwald. Et ce soir, à la lecture de votre vœu, je ne peux m'empêcher de penser à lui qui est toujours parmi nous, qui inlassablement témoigne pour que l'on n'oublie jamais, parce qu'un peuple qui oublie son passé est condamné à la revivre. Donc ce soir, pensons à lui aussi lorsque nous allons voter ce vœu.

M. LE MAIRE : Je vous remercie beaucoup, Madame CRESPIY, pour cette précision. Cette délibération de Caluire et Cuire a énormément d'importance par rapport à cette situation de fait. Je pense que s'il y avait un vote unanime, ce serait un message très fort pour affirmer cette volonté de garder ce lieu de mémoire dans les conditions où il a été prévu et qui doivent être respectées, ne serait-ce malheureusement bien sûr que par rapport à tous les rescapés qui sont en train de disparaître. Il y a encore quelques jours en arrière, l'une des rares rescapés est décédée. Ce devoir de mémoire, on doit bien sûr le faire perdurer. Oui, Monsieur MICHON, je vous en prie.

M. MICHON : Pour avoir visité la prison Montluc, c'est en effet, comme vous le dites, un haut lieu chargé d'histoire et je souhaiterais juste apporter une petite précision. A vouloir regrouper des événements historiques et à les mélanger, on finit par oublier notre passé. Ces mêmes personnes peut-être voudraient aussi - ou en tout cas je sais que certains le souhaitent - regrouper les commémorations en une seule commémoration dans l'année civile. C'est aussi oublier le passé. Je suis vraiment scandalisé par ce projet. Ce devoir de mémoire est nécessaire, aussi pour tous ces jeunes qui sont aujourd'hui parfois un peu éloignés de ces faits historiques. Je souhaite souligner le travail exceptionnel que fait une professeure au collège Lassagne en accompagnant des classes dans les camps d'Auschwitz et Birkenau. Ce n'est pas possible d'accepter cela et je le redis, c'est en mélangeant les faits et l'histoire que l'on finit par oublier.

M. LE MAIRE : Vous avez raisons de le préciser. Je mets donc ce vœu aux voix. Qui est pour ? Contre ? Abstention ?

**ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ
PAR 38 VOIX POUR**

(URGENCE ECOLOGIQUE ET SOLIDARITES A CALUIRE ET CUIRE ne prend pas part au vote).

M. LE MAIRE : Vous ne prenez pas part au vote ? Non, c'est scandaleux. Je lève la séance et je donne rendez-vous le 28 février pour le prochain Conseil Municipal.

La séance est levée à 20h46.