



République française

Commune de Vaux-en-Velin

Procès-verbal du conseil municipal

Séance du 26 janvier 2023

Date de convocation le 20 janvier 2023



MÉTROPOLE DE LYON

ORDRE DU JOUR

CONSEIL MUNICIPAL DU 26 JANVIER 2023 À 19H

TABLE DES MATIÈRES

1 - Projet d'amplification de la Zone à Faibles Emissions de la Métropole de Lyon.....	8
--	---

La séance est ouverte à 19 heures 16 sous la présidence de Mme Geoffroy, Maire de Vaulx-en-Velin.

Mme GEOFFROY.- Bonsoir à toutes et à tous. Je propose que nous puissions commencer, si vous en êtes d'accord. Je vous remercie.

Accueil de deux conseillers municipaux

Nous accueillons ce soir deux nouveaux conseillers municipaux : Mme Soufia Maarouk et M. Karim Balit. Je dois en effet vous faire part de la démission de M. Yvan Margue, le 1^{er} janvier de cette année, ce dernier ayant de nouveaux engagements. Nous lui souhaitons un plein épanouissement dans sa nouvelle vie.

Je souhaite en votre nom la bienvenue aux deux nouveaux élus. Je confierai à chacun une délégation que je communiquerai au prochain conseil municipal.

Je passe la parole à Mme Maarouk pour procéder à l'appel.

(Mme Maarouk procède à l'appel.)

Membres présents à la séance :

Hélène GEOFFROY, Stéphane GOMEZ, Kaoutar DAHOUM, Matthieu FISCHER, Philippe MOINE, Myriam MOSTEFAOUI, Ahmed CHEKHAB, Antoinette ATTO, Nadia LAKEHAL, Michel ROCHER, Josette PRALY, Patrice GUILLERMIN-DUMAS, Nassima KAOUAH, Pierre DUSSURGEY, Fatma FARTAS, Karim BALIT, Soufia MAAROUK, Régis DUVERT, Yvette JANIN, Joëlle GIANNETTI, Liliane GILET-BADIOU, Éric-Jean BAGES-LIMOGES, Véronique STAGNOLI, Dehbia DJERBIB, Christine JACOB, Harun ARAZ, Abdoulaye SOW, Monique MARTINEZ, Nordine GASMI, Carlos PEREIRA, David LAÏB, Mustapha USTA, Christine BERTIN, Ange VIDAL.

Membres absents excusés ayant donné pouvoir :

Muriel LECERF à Stéphane GOMEZ, Bernard RIAS à Kaoutar DAHOUM, Charazède GAHROURI à Philippe MOINE, Frédéric KIZILDAG à Nadia LAKEHAL, Richard MARION à Mustapha USTA

Absents excusés :

Sacha FORCA, Audrey WATRELOT, Maoulida MMADI, Nacera ALLEM.

Mme GEOFFROY.- Merci, Madame Maarouk pour cette première intervention.

Le quorum étant atteint, nous pouvons commencer le conseil municipal.

Désignation du secrétaire de séance

Mme GEOFFROY.- M. Balit est nommé secrétaire de séance.

Je vous propose de voter l'appel avec nos boîtiers afin de vérifier qu'ils fonctionnent.

(Il est procédé au vote de l'appel nominal.)

Le vote est clos. Merci, il n'y a pas eu de dysfonctionnement.

Mesdames, Messieurs, notre ville a été éprouvée par le tragique incendie au 12, chemin des Barques, le 16 décembre dernier.

Notre conseil municipal a perdu l'un des siens, notre doyen, Pierre Barnéoud-Rousset, je vous propose en ce début de conseil municipal nous respectons une minute de silence en mémoire des dix victimes et en hommage à notre collègue disparu.

(L'assemblée se lève afin de respecter une minute de silence.)

Je vous propose de commencer ce conseil municipal par un hommage à Pierre Barnéoud-Rousset, et de regarder un petit film hommage avant de prendre la parole.

(Diffusion d'une vidéo en hommage à M. Barnéoud-Rousset.)

Mme GEOFFROY.- Depuis la terrible nouvelle de la disparition de Pierre, je ne cesse de dire qu'il est mort, tel Molière, sur scène, puisque nous étions encore ensemble le jeudi 15 décembre pour le dernier conseil municipal de l'année 2022 ; nous nous sommes d'ailleurs souhaité de bonnes fêtes à la fin du conseil municipal.

Il était aussi l'ordonnateur de notre dernière commémoration de l'année, celle du 11 novembre – nous en avons vu une image - il avait de nouveau dit l'importance de la mémoire et de la transmission.

Pierre était conseiller municipal délégué aux Anciens combattants, aux Actes commémoratifs et au Travail de mémoire commune.

Je voudrais partager, avec toutes et tous, le fait que j'ai rencontré Pierre et Manuela, son épouse, très peu de temps après mon arrivée à Vaulx-en-Velin, très engagés, notamment au Secours catholique, et j'avais en leur compagnie beaucoup échangé avec les habitants qui fréquentaient l'association, les habitants rencontrant la précarité, des migrants qu'ils accueillaient avec beaucoup de générosité. J'étais alors jeune élue et Pierre insistait sur les solutions à trouver pour accompagner les personnes ayant connu maints tourments. Sa femme et lui incarnaient cet accueil inconditionnel lié à leurs convictions personnelles et politiques.

Dans sa vie privée, il s'était également beaucoup impliqué dans le cadre d'un dialogue interreligieux fécond dont on sait toute l'importance dans notre pays.

Avec lui, j'ai découvert cette solidarité sans faille qui caractérise Vaulx-en-Velin et, au moment où je le dis, je tiens à saluer cette humanité exceptionnelle.

Ses enfants nous écoutent en ce moment, je leur dis combien sa fidélité et sa loyauté ont marqué aussi mon engagement. En 2008, il nous a soutenus au municipal en étant l'un de nos colistiers. Il est resté présent, même après notre défaite et il nous accompagnera en 2014 et en 2020. Je rappelle qu'il avait été élu très jeune en 1977, élu communiste, homme de gauche engagé et au moment de sa retraite, il avait souhaité retrouver une vie d' élu local pour donner du temps aux habitants de sa ville.

En 2014, il a été un élu investi dans ses délégations à la Mémoire, aux solidarités internationales et aux commémorations, il a contribué à porter un projet essentiel pour nous tous : faire France commune.

Il avait également, dans le cadre de sa délégation, œuvré à renforcer nos relations notamment avec la ville de Beit Sahour dans laquelle il s'est d'ailleurs rendu.

Il m'a épaulée au moment où nous arrivions aux responsabilités en 2014 ; parce que c'était un instituteur, un pédagogue de formation, il avait à cœur d'expliquer aux plus jeunes de transmettre, d'aider à réfléchir, à prendre le temps de la décision.

En 2020, il a poursuivi pour un deuxième mandat, parce qu'il avait tant de sujets importants.

Notre ville rendra l'hommage mérité à Pierre dans les semaines à venir afin de redire sa vie d'engagement, sa vie au service des autres, et nous trouverons un moyen de pérenniser sa mémoire dans notre ville ; l'équipe fera une proposition au conseil municipal.

Il me semble important de présenter, au nom des élus de notre conseil municipal, au nom des habitants évidemment, nos profondes condoléances à Manuela, sa veuve, à ses enfants, à tous leurs proches et à leur dire que sa mémoire, son engagement, sa détermination et sa profonde

conviction que nous pouvions changer la vie des uns et des autres continuera à accompagner notre action municipale.

Voilà ce que je souhaitais dire en quelques mots, en attendant le moment où nous rendrons cet hommage officiel, avec l'ensemble des élus ici présents.

Je passe la parole à Kaoutar Dahoum, puisque Pierre Barnéoud-Rousset appartenait au groupe qu'elle préside, elle souhaite évidemment dire quelques mots.

Mme DAHOUM.- Madame la Maire, Mesdames, Messieurs les élus, Vaudaises, Vaudais, bonsoir.

C'est avec beaucoup d'émotion que je prends la parole ce soir au nom des élus de la majorité, et tout particulièrement en tant que présidente du groupe PRG et Gauche citoyenne dont notre ami, Pierre Barnéoud-Rousset, était un membre actif depuis huit ans.

Il nous a quittés le mois dernier. Nos pensées vont vers Manuela, sa femme, ses enfants et petits-enfants que nous connaissons, par ailleurs.

Il était notre doyen depuis 2014 et nous a apporté toute sa sagesse, son expérience d'élu, et nous a tant appris sur l'histoire de la ville et de ses habitants à travers son engagement auprès des associations et de la mémoire commune pour laquelle il avait un attachement particulier.

Pour lui rendre hommage, et pour que nous puissions tous garder en mémoire notre ami Pierre, je vous propose la lecture d'un texte qui le symbolise singulièrement :

Hier, aujourd'hui, demain,

Nous avons ensemble fait tant de choses en peu de temps.

Et voilà que maintenant tu nous quittes,

Nous avons mangé, bu avec toi, nous avons partagé les soucis et les travaux du quotidien.

Avec toi, nous avons partagé tant de projets et tant d'espairs. Il y a tant de choses encore que nous aurions pu faire ensemble, mais cela semble s'arrêter aujourd'hui, et ce n'est plus ensemble que nous allons réaliser ce que tu espérais.

Nous voudrions nous souvenir de toi, cher Pierre, continuer de travailler à tout ce que tu attendais, à tout ce que tu espérais.

Comme un mur, la mort nous sépare, de toi,

Comme le souffle du vent qui balaie les obstacles,

Notre amitié, notre affection et notre espérance s'en iront te rejoindre là où désormais est ta dernière demeure.

Ce texte a été revisité d'un auteur inconnu.

Adieu, l'ami.

Mme GEOFFROY.- Merci, Kaoutar.

Y a-t-il d'autres souhaits d'intervention que je n'aurai pas notés ? Je veux être certaine de n'avoir oublié personne.

Je sais que c'est avec émotion que nous allons continuer notre conseil municipal, mais c'est aussi en mémoire de Pierre, comme l'a dit Kaoutar Dahoum, que nous allons continuer à porter les projets qui le tenaient à cœur, lui qui aimait tant Vaulx-en-Velin et ses habitants.

Avant que nous rentrions dans l'ordre du jour du conseil municipal, je vous propose de reparler de ce qui a été notre actualité récente qui a été douloureuse. C'est la raison pour laquelle, j'ai souhaité, avec l'ensemble des élus du conseil municipal, commencer par une minute de silence ; notre ville a été profondément touchée. Comme j'ai eu l'occasion de le dire lors des vœux qui nous ont réunis au début du mois de janvier, les résonances de cette tragédie ont dépassé notre ville,

ont marqué le pays. À plusieurs reprises, j'ai eu l'occasion de dire les marques de soutien que nous avons reçues.

Je tenais à remercier, à ce premier conseil municipal qui suit la tragédie, l'immense élan de générosité qui s'est exprimé seulement quelques heures après l'incendie, qui a témoigné et illustré ce qu'est notre capacité à vivre ensemble et la cohésion de la ville.

Toute cette solidarité s'est exprimée au travers les acteurs de la ville : le monde associatif, les entreprises, les commerçants, les particuliers, les élus, les services municipaux, les services de la Métropole et, bien sûr, l'ensemble des premiers secours qui sont intervenus : forces de l'ordre, pompiers, SAMU, Croix-Rouge.

Les forces de l'ordre, le SAMU et les pompiers ont été remerciés en préfecture la semaine dernière et félicités par le préfet. Je tenais à vous informer que la Ville organisera à la fin du mois de février une cérémonie de remerciements de l'ensemble des acteurs, des associations et services présents pendant ce moment particulier du 16 décembre, mais aussi toutes celles et ceux qui accompagnent les familles dans leur quotidien depuis le 16 décembre, puisque nous sommes dans l'accompagnement des sinistrés et du relogement des personnes concernées par l'incendie du 12, chemin des Barques.

Je voulais refaire un point en conseil municipal du moment où nous en sommes : l'enquête est en cours, elle n'a pas encore apporté de réponses sur les raisons de l'incendie, ce sont toujours des hypothèses qui prévalent mais deux juges d'instruction ont été nommés et dirigent l'enquête.

Nous avons deux moments : le temps immédiat d'urgence dans lequel nous sommes toujours qui consiste à accompagner les 31 familles sinistrées qu'il faut reloger, et le temps dont j'avais parlé, qui suit, qui doit permettre de tirer les leçons et de poser les sujets.

Nul n'est sorti indemne de cette tragédie et nous oblige à l'action publique. C'est ainsi que le 12 janvier dernier une réunion s'est tenue en préfecture, elle a permis de faire un point d'étape sur le relogement des sinistrés, la sécurisation et l'état financier de la copropriété.

Lors de cette réunion du 12 janvier, à laquelle participaient le préfet et l'ensemble des services de l'État mais aussi les directrices générales de l'Agence nationale de renouvellement urbain (ANRU), l'Agence nationale pour l'amélioration et la rénovation de l'habitat, ainsi que le cabinet du ministre de la Ville et du Logement, nous avons pu partager les propositions législatives et réglementaires pour accélérer ce programme de rénovation des 13 copropriétés, qui avait été acté en 2018, et aborder le projet urbain des Sauveteurs-Cervelières, c'est-à-dire l'environnement, les stationnements et l'espace qui entoure les copropriétés.

Je vous propose de réunir prochainement une commission générale, c'est-à-dire une rencontre avec l'ensemble des élus municipaux, pour aborder tous ces points de façon plus approfondie, parce qu'il faut que nous soyons en réunion de travail. C'était une demande d'un certain nombre d'entre vous dont Mme Vidal qui m'a écrit à ce sujet. Nous aurons donc une réunion et un conseil municipal qui nous permettra de rendre public le programme d'action, dès lors que nous en aurons débattu. C'est un point évidemment important.

Sur la question du relogement des familles sinistrées, elles ont toutes été hébergées de façon provisoire, que ce soit à l'aide des bailleurs sociaux dans des appart-hôtels, ou de leur famille pour certaines. Des personnes ont été hospitalisées longuement, elles sont dans des centres qui permettent des soins de rééducation plus longue. À ce jour, le relogement a largement progressé pour la moitié des familles, certaines sont désormais relogées de façon pérenne, certaines ont accepté le logement et vont signer leur bail.

À la fin du mois du mois de janvier, pour un peu plus de la moitié des familles, des solutions auront été trouvées de façon pérenne. Nous poursuivrons l'hébergement provisoire pour celles et ceux pour qui la solution n'est pas encore finalisée, souvent pour une raison simple, c'est que nous n'avons pas encore trouvé de logement adéquat, les propositions n'ont pas toujours convenu soit parce que les familles souhaitent rester à Vaulx-en-Velin soit parce qu'elles souhaitent quitter la ville ; nous avons tous les cas de figure.

Au traumatisme qu'elles ont connu, se sont rajoutées des demandes plus importantes, notamment d'étages, etc., pour des raisons que nous pouvons imaginer.

Nous travaillons chaque fois la réponse en termes d'appartement afin qu'elle réponde bien à l'attente des habitants, considérant qu'il ne faut pas rajouter de la difficulté à une situation déjà traumatisante. Lorsque les familles le souhaitent, nous travaillons aussi à trouver des logements à proximité des écoles lorsqu'il y a des enfants scolarisés parce que nous savons combien ce point est important.

Sur ce sujet, je ferai régulièrement les points nécessaires. La cellule logement qui a, en son sein, les services de la Ville, ceux de la métropole de Lyon, des représentants des bailleurs sociaux, la Direction de la Cohésion sociale de l'État qui s'occupe de la question du logement s'est réunie quotidiennement, et désormais une à deux fois par semaine pour suivre les situations et les régler parce qu'il y a également un enjeu d'action sociale, car des difficultés sociales peuvent exister en dehors du logement pour un certain nombre de familles.

Je tenais vraiment à redire aux Vaudaises, aux Vaudais et aux membres du conseil municipal combien ce suivi se fait avec sérieux et constance. Nous nous étions engagés à accompagner les familles dans la durée, c'est ce que nous faisons.

Enfin, parce que c'est un point qui a été traité : les questions de sécurité, le préfet et moi-même avons pu nous exprimer sur cette question. Je rappelle que la sécurité est une compétence du ministre de l'Intérieur et de l'État, mais que nous sommes sur une copropriété privée. Des interpellations ont eu lieu dans ce quartier avant l'incendie, il y en a également eu après. J'ai demandé un renforcement des moyens et la présence de la police nationale.

Lors de ma rencontre avec la Première ministre, je lui ai dit que nous travaillions dans un très bon partenariat avec les forces de l'ordre, le préfet et le procureur de la République, mais que lorsqu'il y avait des résultats en termes de trafic de stupéfiants, les points de *deal*, en réalité, se déplaçaient, revenaient après quelques mois et se réinstallaient, et que notre point de vue d'élus locaux est qu'il faut faire évoluer la doctrine de l'État sur ce sujet. Dans cette attente, j'ai demandé des moyens complémentaires dédiés ; vous avez pu voir un certain nombre d'actions policières sur le secteur.

Enfin, sur cette question, l'Agence nationale pour l'amélioration de l'habitat a délibéré au mois de décembre pour financer du gardiennage sur les 13 copropriétés, il va pouvoir être mis en œuvre. C'est plus d'1 M€ délibéré pour permettre du gardiennage en accompagnement des copropriétaires. C'est aussi exceptionnel, puisque nous sommes sur un lieu privé et – je m'arrêterai sur ce point – ce sont des évolutions législatives qui sont désormais nécessaires : quelles peuvent être les interventions du public dans le privé lorsque l'on se rend compte qu'il y a une situation de dégradation, une précarisation de copropriétaires ? Comment la puissance publique peut-elle prendre la main plus rapidement que ce que la loi permet ?

Je vous rappelle, comme nous en avons délibéré, que les copropriétés sont en pleine sauvegarde depuis presque trois ans. Nous avons été intégrés dans le plan national « Initiatives copropriétés » en 2018. Un diagnostic et des constats ont été faits, il y a une action des pouvoirs publics, mais c'est malgré tout trop de temps pour arriver dans le concret, dans l'action, notamment parce que lorsque nous intervenons dans le domaine du privé, ce qui n'est pas tout à fait pareil que lorsque nous intervenons avec l'ANRU et des bailleurs sociaux dans le domaine public.

Voilà ce que je voulais partager avec l'ensemble des élus du conseil municipal.

Je vous propose, s'il y a des questions ou des éléments d'informations complémentaires, de passer la parole à celles et ceux qui le souhaitent.

(Aucune demande d'intervention.)

S'il n'y a pas de question, nous nous trouverons en commission générale pour approfondir ces sujets.

Je vous propose d'entrer dans l'ordre du jour du conseil municipal.

1 - PROJET D'AMPLIFICATION DE LA ZONE À FAIBLES EMISSIONS DE LA MÉTROPOLE DE LYON

Présents :

Hélène GEOFFROY, Stéphane GOMEZ, Kaoutar DAHOUM, Matthieu FISCHER, Philippe MOINE, Myriam MOSTEFAOUI, Ahmed CHEKHAB, Antoinette ATTO, Régis DUVERT, Nadia LAKEHAL, Michel ROCHER, Josette PRALY, Patrice GUILLERMIN - DUMAS, Nassima KAOUAH, Pierre DUSSURGEY, Fatma FARTAS, Karim BALIT, Monique MARTINEZ, Soufia MAAROUK, Yvette JANIN, Joëlle GIANNETTI, Liliane GILET-BADIOU, Eric BAGES-LIMOGES, Véronique STAGNOLI, Dehbia DJERBIB, Christine JACOB, Harun ARAZ, Abdoulaye SOW, Nordine GASMI, Carlos PEREIRA, David LAÏB, Mustapha USTA, Christine BERTIN, Ange VIDAL

Procurations :

Muriel LECERF donne pouvoir à Stéphane GOMEZ, Bernard RIAS donne pouvoir à Kaoutar DAHOUM, Frédéric KIZILDAG donne pouvoir à Nadia LAKEHAL, Charazède GAHROURI donne pouvoir à Philippe MOINE, Richard MARION donne pouvoir à Mustapha USTA

Absents :

Nacera ALLEM, Maoulida M'MADI, Sacha FORCA, Audrey WATRELOT

Rapport de Madame la Maire

Mesdames, Messieurs,

La loi d'orientation des mobilités (LOM) de décembre 2019 a rendu obligatoire la création de Zones à Faibles Emissions (ZFE) dans les agglomérations où les normes de qualité de l'air ne sont pas atteintes. La Métropole de Lyon en fait partie pour le dioxyde d'azote et les particules fines.

En 2020, la Métropole a instauré une ZFE qui interdit de manière permanente la circulation et le stationnement des poids lourds et des véhicules utilitaires légers conçus et construits pour le transport de marchandises et classés Crit'Air 5 et 4 (depuis le 1^{er} janvier 2020) et Crit'Air 3 (depuis le 1^{er} janvier 2021).

Le périmètre de la ZFE actuelle comprend la quasi-totalité des arrondissements de Lyon, les secteurs de Villeurbanne, Bron et Vénissieux situés à l'intérieur du boulevard périphérique Laurent Bonneval et l'ensemble du territoire de la commune de Caluire et Cuire.

Cependant, la Métropole continue d'enregistrer des dépassements réguliers des valeurs limites européennes en dioxyde d'azote à proximité des grands axes routiers. Selon des études menées par ATMO Auvergne-Rhône-Alpes, sur l'ensemble des émissions annuelles de dioxyde d'azote (NO₂) émises sur le territoire de la Métropole, plus de 60% sont liées aux émissions du trafic routier, produites pour l'essentiel par des véhicules diesel.

La Loi Climat & Résilience de 2021 a instauré un échancier minimal d'interdiction des véhicules les plus polluants selon l'échelle Crit'Air. Le Conseil de la Métropole du 15 mars 2021 a fixé les contours du renforcement de la ZFE qu'il souhaite mettre en œuvre dans les prochaines années.

Le conseil municipal a délibéré le 10 février 2022 sur le projet d'amplification de la zone à faibles émissions (ZFE) de la Métropole de Lyon. A cette occasion, la commune a émis un avis favorable à la mise en œuvre de la première phase d'amplification, tout en formulant des propositions pour la deuxième étape.

La première étape est en vigueur depuis le 1^{er} septembre 2022 et a fait l'objet d'une période pédagogique jusqu'au 31 décembre 2022. Les véhicules particuliers classés Crit'Air 5 et plus sont désormais interdits de circulation et de stationnement dans le périmètre de la ZFE correspondant au centre de l'agglomération.

La deuxième étape a fait l'objet d'une consultation du public, du 10 octobre 2022 au 23 décembre 2022. La commune a par ailleurs été interrogée en tant que personne publique associée.

Cette deuxième étape prévoit (voir cartographie ci-jointe) :

- **un périmètre dit central** comprenant l'ensemble des arrondissements de Lyon, la commune de Caluire-et-Cuire et les secteurs de Villeurbanne, Bron et Vénissieux situés à l'intérieur du périphérique Laurent Bonnevey ;

- **un périmètre étendu**, composé des communes limitrophes de la ZFE actuelle, à savoir les secteurs de Villeurbanne, Bron et Vénissieux situés à l'extérieur du périphérique Laurent Bonnevey et les Villes de Pierre-Bénite, Saint-Genis-Laval, Oullins, La Mulatière, Sainte-Foy-lès-Lyon, Sathonay-Camp, Fontaines-sur-Saône, Rillieux-la-Pape, Vaulx-en-Velin, Saint-Fons, Chassieu, Saint-Priest, Décines-Charpieu, Mions et Corbas

- un calendrier de déploiement décalé d'un an par rapport au périmètre central, donc entre 2024 et 2026 (voir calendrier ci-joint),

- une limitation de l'interdiction aux véhicules Crit'air 3, et non Crit'air 2 comme dans le périmètre central,
- la mise en place de dérogations permanentes, temporaires, ou ponctuelles, et d'aides financières, complémentaires de celles de l'État, pour le changement de véhicule, ou de motorisation (rétrofit).

La commune a réuni le 29 novembre 2022 les instances de participation citoyenne afin de recueillir leurs avis sur ce projet d'amplification.

De façon unanime, les habitants ont exprimé de fortes réserves sur le calendrier de mise en œuvre proposé. L'amplification de la ZFE dans des délais aussi courts paraît à beaucoup inopportune et surtout inatteignable alors que les ménages, et en particulier les plus modestes, ont été touchés par la crise sanitaire, et doivent faire face à une crise de l'énergie dont l'issue est incertaine. Depuis le déclenchement de la guerre en Ukraine, la situation économique n'a eu de cesse de se dégrader. L'inflation sur les prix de l'alimentation, de l'essence, du gaz ou de l'électricité est très importante et crée de l'anxiété chez nos concitoyens.

Le changement de véhicule dans le délai imparti est une contrainte trop forte pour les ménages et rajoute de l'inquiétude dans un contexte déjà difficile. Près de la moitié des vaudais sont concernés par les interdictions qui toucheraient les déplacements sur le territoire de la ZFE étendue, et près de 90% pour les déplacements avec le centre de l'agglomération.

De vives réserves ont également été émises sur le périmètre étendu, qui exclut les communes de l'ouest de l'agglomération. Même si des raisons objectives peuvent être invoquées, comme par exemple le niveau de desserte par les transports en commun, ou le niveau de pollution, ce découpage est apparu injuste et renforçant le sentiment d'être dans une agglomération à deux vitesses, où les plus riches pourront continuer à rouler en voiture, et où les plus précaires devront se déplacer à pied.

La question de l'accès aux bornes de recharges électriques sur le territoire est également source de perplexité. Pour un grand nombre d'habitants, le véhicule électrique n'apparaît pas comme une solution pertinente à long terme, et même à moyen terme. Les inquiétudes sont fortes vis-à-vis de la ressource en énergie électrique, et sur la mise en place des infrastructures nécessaires pour la recharge des véhicules.

Si les particuliers qui vivent dans des logements individuels peuvent installer des dispositifs de rechargement, il n'en reste pas moins que l'immense majorité des vaudaises et des vaudais n'ont pas cette possibilité. Ainsi, la Ville ne dispose à ce jour que de 3 stations soit 6 bornes de rechargement (Centre-Ville, Village et Carré de Soie). Ces chiffres sont tout à fait insuffisants pour inciter les habitants à se doter de véhicules électriques. Il faut également faire état de la complexité du sujet pour les copropriétés. Quel accompagnement technique et financier la Métropole est-elle prête à mettre en œuvre ?

Les transports en commun apparaissent comme une alternative plus crédible, mais ils restent insuffisamment développés et accessibles, même avec l'arrivée du tramway T9. Ils ne prennent pas suffisamment en compte la situation de celles et ceux qui travaillent de nuit ou en horaires décalés. Ce sont une nouvelle fois les plus fragiles qui risquent de se retrouver encore un peu plus précarisés avec des menaces lourdes sur leurs emplois.

Le devenir des véhicules interdits a inquiété les participants. Les aides au remplacement des véhicules ont été jugées trop faibles et, dans certains cas, inférieures à la valeur du véhicule à remplacer. Il y a donc une perte financière pour les ménages. Des effets pervers peuvent également se produire avec la cession des véhicules dans les secteurs éloignés, péri urbains ou ruraux, et un déplacement du « parc polluant ». De façon générale, les aides sont estimées très insuffisantes.

L'accès à certains services publics, par exemple les hôpitaux situés dans ZFE centrale, nourrissent aussi l'inquiétude, pour lequel les dérogations proposées n'apportent pas de réponse.

La dérogation « petits rouleurs » répond à certaines interrogations, mais des craintes sont émises sur sa mise en œuvre qui pourrait s'avérer complexe et contraignante.

Enfin, la Ville de Vaulx-en-Velin est au cœur de plusieurs couloirs aériens, le trafic aérien s'accroît et les habitants se sont émus des conséquences dans leur quotidien en termes de nuisance et de pollution de l'air. En conséquence, la Ville a émis un avis défavorable au Plan de Sauvegarde Aéronautique récemment révisé. Il est en effet prévu une augmentation du trafic aérien sur le territoire communal entraînant ainsi une augmentation de la pollution atmosphérique et sonore contraire aux objectifs de la ZFE.

En synthèse, il y a eu unanimité contre le calendrier proposé. Pour rendre le projet socialement acceptable, les habitants ont demandé une augmentation très importante des aides financières, et une offre de service plus ambitieuse sur les transports en commun : gratuité, amplitude horaire, cadencement.

Lors de la délibération du 10 février 2022 sur le projet d'amplification de la zone à faibles émissions (ZFE) de la Métropole de Lyon, La municipalité avait exprimé le fait que le niveau de revenus des vaudaises et vaudais ne leur permet pas de changer de voitures dans les trois ans à venir. Bien plus, près de 50% du parc de véhicules des particuliers vaudais devra avoir été changé en 2026 pour être en conformité avec les nouvelles dispositions de la ZFE en 2026 et au total près de 90 % n'aura plus accès au périmètre central.

Ainsi, le Conseil Municipal exprime sa vive inquiétude face aux conséquences sociales de la mise en œuvre de la ZFE selon le rythme proposé.

De même, le conseil municipal souligne les réserves des acteurs économiques de la Ville dont près de 70% du parc de Poids Lourds doit être renouvelé.

A l'opposé, les communes à faible revenus médians ont un parc qui évolue beaucoup plus lentement, avec de nombreux véhicules de deuxième ou de troisième main.

Le niveau d'aide proposé par la Métropole dans le projet soumis à concertation, renforcé récemment par l'État, ne suffira pas sur un marché en tension où les véhicules ne répondant pas aux critères de la ZFE voient leur valeur chuter et les véhicules répondant aux critères de la ZFE, voient leur valeur au contraire augmenter.

Ceci étant exposé, il vous est proposé, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir :

- émettre un avis favorable sur les objectifs réglementaires et de santé publique de la ZFE sur les Crit'air 4 et 3 ;
- émettre de fortes réserves sur l'interdiction de circulation des Crit'air 2 sur le périmètre central de la ZFE et à échéance de 2026 ;
- émettre de fortes réserves sur le calendrier qui concerne les véhicules en Crit'air 3 sur le périmètre étendu de la ZFE ;

- émettre de fortes réserves sur les aides financières et dérogations prévues par la Métropole ;
- demander que l'inclusion de Vaulx-en-Velin dans la ZFE soit reportée et conditionnée :

-soit à l'établissement d'un calendrier adapté aux possibilités de renouvellement des véhicules des habitants et à l'arrivée des transports en commun (T9, BHNS...)

-soit à l'augmentation des aides financières et des dérogations de nature sociale actuellement envisagées et permettant aux habitants de se doter d'un véhicule conforme sans mettre en péril leur situation financière ou de conserver une liberté de déplacement suffisante pour les besoins essentiels, et notamment l'accès à l'emploi (horaires décalés, travail de nuit, aides à domicile ...)

- demander que soit envisagé, pour la ZFE actuelle, de rester dans le cadre minimal fixé par la loi, en excluant les véhicules classés Crit'Air 2 de l'interdiction ;
- demander que le calendrier proposé par la Métropole ne soit appliqué que dans la ZFE actuelle afin de limiter l'impact pour les vaudais aux seuls échanges avec le centre de l'agglomération, pour lesquels des alternatives seront possibles à partir de 2026, avec le tramway T9 et le développement du réseau des « voies lyonnaises » ;
- demander la refonte du réseau de surface (bus) avec une concertation large des habitants afin de prendre notamment en compte les déplacements des vaudaises et des vaudais vers le périmètre central de la ZFE ;
- demander l'installation et le financement de dispositifs de recharge électrique sur la voie publique mais aussi pour les particuliers et les copropriétés ;
- demander à l'Etat d'augmenter sensiblement les aides permettant aux habitants de renouveler leur véhicule ;
- demander qu'une étude soit réalisée sur les impacts en matière de pollution mais également de rabattement de flux et de stationnement, de rabattements modaux pour la commune de Vaulx-en-Velin.

DÉBAT / DISCUSSIONS

Mme GEOFFROY.- La Métropole va délibérer sur son périmètre ZFE au mois de mars de cette année en tenant compte de l'avis des communes. Nous allons nourrir cette délibération du mois de mars en expliquant les conditions à partir desquelles nous sommes prêts à rentrer dans cette ZFE soit si le calendrier est revu soit si les aides financières et les dérogations sont augmentées et rendues plus favorables aux habitants de notre commune.

Je vais ouvrir le débat sur ce sujet que je sais important. J'ai plusieurs demandes de parole, *a priori* tout le monde va parler ; Madame Bertin, vous voulez commencer ? Allez-y.

Mme BERTIN.- Madame la Maire, chers collègues, Mesdames, Messieurs les Vaudais, bonsoir.

Vous nous demandez pour la deuxième fois de nous exprimer sur la ZFE, la première fois, c'était il y a un peu moins d'un an, Sacha Forca s'était fort bien exprimé en dénonçant un projet immature, nous avons voté contre cette première phase. Malheureusement, nous allons devoir reconduire notre position car l'entêtement à ne pas tenir compte de la réalité, en particulier celle des Vaudais, à faire en dépit du bon sens, n'est pas unique, je pense même que les verts font pire.

Je vais développer trois points essentiels pour étayer mon propos sur le fait que cela ne correspond pas au quotidien des Vaudais :

Un vrai principe de réalité.

Nous sommes pleinement impactés car nous, Vaudais, subissons la pollution atmosphérique parce que, plus que les Lyonnais, nous avons dans l'Est lyonnais des entreprises qui rejettent des déchets dans l'air que Lyon a probablement moins que nous.

En prime, nous avons à Vaulx-en-Velin des réseaux routiers qui nous entourent complètement. Nous avons le périphérique à l'Ouest, la rocade à l'Est, la jonction A42/périphérique nord et le Boulevard Urbain qui a drainé du trafic quand vous avez voté, Madame la Maire, un deux fois deux voies et qui, finalement, pour de multiples raisons de sécurité restera à deux fois une voie, ce qui fonctionne très bien et permet de ne pas avoir trop de flux de pollution.

Bref, nous sommes pollués ! Mais quand l'A7 nord sera définitivement condamnée, que le report du périphérique amènera tout sur la rocade qui ne sera pas limitée puisqu'elle sera sortie de la ZFE, nous aurons encore plus de pollution et nous serons deux fois plus impactés, et ce sera très nocif pour notre santé.

En termes d'objectifs réels, il vaudrait mieux s'engager sur la réduction des nuisances de la rocade, quelques pistes :

un péage pour tous ceux qui ne sont pas du département pour éviter le trafic de transit ;

travailler sur des parcs relais puisque bon nombre de voitures venant de l'Ain se garent sur les parkings relais de Carré de soie et de Bonnevey, pourquoi ne pas créer un parking relais dans le parc de Miribel ?

travailler auprès des entreprises industrielles afin qu'elles réduisent leur pollution.

C'est quelque chose qui est concret, qui améliorera notre santé. Même si cela ne rentre pas dans les objectifs de la ZFE, c'est nécessaire pour nous : il faut réduire les impacts sanitaires que nous subissons parce que nous sommes pleinement impactés.

Inadéquation entre les mesures proposées et celles des habitants.

Nous avons un parc de voitures très important sur la ville alors que nous avons une population très pauvre, on aurait pu imaginer qu'il y avait moins de voitures à Vaulx-en-Velin. Cela s'explique par le fait que les transports en commun ne sont pas assez efficaces pour aller travailler : mettre 1h30, voire plus, en transport en commun pour aller travailler, c'est sacrément problématique.

Vous parlez des solutions T9 et BHNS ; je rappelle que le bus à haut niveau de service passera route de Genas, il ne concernera donc qu'une minorité de la population. J'ai déjà fait des commentaires sur le T9, il ne passe pas sur un des plus gros quartiers de la ville, à savoir le Village. De ce fait, il n'améliorera pas sensiblement la desserte rapide, puisque les habitants du Mas du Taureau et du centre-ville bénéficient du C3 qui les conduit très vite à Laurent Bonnevey. En revanche, il faut reconnaître que tous ceux qui se rendent à la Doua seront pleinement satisfaits, est-ce une majorité ? J'en doute.

Si, avec ce T9, on veut faire un projet pour le plus grand nombre et pas un projet à l'arrache afin qu'il soit fini juste avant les élections, on choisit plutôt quelque chose qui a été étudié et travaillé avec la population pour essayer de répondre aux objectifs des Vaudais en termes d'efficacité.

Je vous rejoins sur un point, il faut revoir le réseau TCL sur notre commune avant de mettre la ZFE en place, notamment de revoir le trajet du tramway.

Je vous parlais du parc voitures, mais concrètement et en termes d'investissement, ce sera extrêmement nocif pour les Vaudais, mais vous l'avez souligné. Je vais juste donner un cas concret : nous avons trois marchés forains conséquents sur la ville de Vaulx-en-Velin, savez-vous que les forains utilisent tous des camionnettes, la plupart avec des remorques, et que toutes ne sont absolument pas sur des Crit'Air 3, 2 ou 1 ? À partir du 1^{er} septembre 2023, n'aurons-nous plus de marchés ni au Mas, ni à la Thibaude, ni de marché aux puces ? Pour les personnes qui vont se servir à ces marchés, c'est extrêmement important ; avez-vous prévenu les habitants ?

Ce sera la transition pour mon dernier point : il n'existe pas de camionnette pour remorque avec une vignette Crit'Air 1, ce n'est pas possible.

Cohérence complète des verts entre leur planning et la réalité

Quelques exemples, que vous avez d'ailleurs repris : des bornes rechargeables insuffisantes, pas encore de pistes cyclables – nous pourrions également parler de ce point – et inexistence de camionnettes qui ont besoin de Crit'Air 1 que les forains ne pourront pas utiliser.

En conclusion, je ne remets pas en cause la volonté des écologistes de vouloir bien faire, ce projet était d'ailleurs porté par la majorité précédente PS, puisque c'est Gérard Collomb qui l'avait initié.

Nous sommes bien conscients que c'est un enjeu sanitaire essentiel, mais il faut quand même vivre avec la réalité. En premier lieu, il faut que les habitants puissent travailler pour nourrir leurs familles. Lorsque l'Europe a construit la ZFE, cinq paramètres comptaient dont la communication. La plupart des pays d'Europe ont construit leur ZFE et mis en place depuis très longtemps le premier, c'est la Suède en 1996, suivie du Royaume-Uni en 2003 ; ils n'en sont pas à ce niveau-là aujourd'hui, ils ont pourtant laissé du temps en communication pour sensibiliser la population afin que ce soit accepté et pour un accompagnement progressif. On ne fait pas une ZFE en mettant la charrue avant les bœufs, il faut travailler sur la communication et sur tout ce que vous avez présenté : les transports en commun ; la réduction de la pollution sur la rocade ; l'acceptation morale de tous, et un calendrier acceptable financièrement par tous.

Ce soir, je vous conjure de ne pas voter avec des restrictions, mais plutôt de vous opposer à l'extension du périmètre qui inclut pour Vaulx-en-Velin des critères qui sont inacceptables.

Je vous remercie.

Mme GEOFFROY.- Merci, Madame Bertin. Qui souhaite prendre la parole ?

Madame Vidal ?

Mme VIDAL.- Avant de commencer mon propos, j'ai une demande solennelle à vous faire : je vous demande, ainsi qu'à tous les membres du conseil municipal, de soutenir officiellement la mobilisation contre la réforme des retraites avec l'ensemble des salariés en lutte dans notre ville, dans la Métropole, dans notre pays. Je vous demande de fermer symboliquement la mairie, le 31 janvier, comme le font de nombreux maires dont Anne Hidalgo, à l'appel de Fabien Roussel.

Merci.

Quelques observations sur les documents joints à ce rapport :

Je ne reviendrai pas sur le contexte de la mise en place des ZFE ni sur le rappel des enjeux car, vous comme moi, avons conscience des enjeux climatiques ; vous comme moi, avons conscience qu'il faut changer nos modes de vie pour un futur respirable pour tous et un avenir juste pour nos porte-monnaie bien vides depuis plusieurs années.

Mise en œuvre des objectifs fixés :

Respirer un air de qualité :

Seuls les habitants de la Métropole sont mis à contribution et non les sociétés du couloir de la chimie, les sociétés de transport de marchandises nationales et internationales qui saturent la rocade, tout comme ces compagnies aériennes qui survolent notre commune avec les conséquences que nous avons évoquées lors d'un précédent conseil municipal en novembre 2022, et que vous évoquez dans votre délibération.

Dépolluer le parc automobile en obligeant les habitants à acheter un véhicule électrique :

Pourquoi ce choix restreint alors que d'autres solutions peuvent être envisagées ? Nous nous rendons compte aujourd'hui, avec la crise que nous traversons, que le « tout électrique » n'est pas la seule solution.

Si seulement l'industrie automobile donnait les moyens à sa recherche au lieu d'être dans le profit maximum en allant construire ses véhicules dans des pays où les conditions sanitaires, les conditions climatiques et les droits du travail sont quasi inexistantes !

Je refuse de me donner bonne conscience en me disant que l'industrie automobile peut bien faire travailler des enfants pour récolter le précieux composant des batteries électriques ou encore polluer les sols et les cours d'eau d'un pays dans lequel je ne vis pas.

Être tous concernés et conscients des enjeux climatiques, c'est aussi refuser que l'on pollue et que l'on empoisonne des pays dont les habitants méritent, eux aussi, une meilleure qualité de l'air, de l'eau et des sols.

Tout comme c'est être conscient que les plus de 373 000 véhicules, toutes motorisations confondues, de la Métropole partiront au rebut pour des contrées de l'Hexagone ou des pays où cela ne posera pas de problème de détruire massivement nos véhicules interdits.

Être tous concernés et conscients des enjeux climatiques, c'est aussi refuser que l'on pollue, que l'on empoisonne d'autres contrées.

Transformer les modalités :

Encore faut-il s'en donner les moyens avec plus de transports en commun, des recrutements de chauffeurs avec des salaires à la hauteur des enjeux et non, comme le propose le gouvernement la possibilité à des personnels enseignants, à des retraités de devenir chauffeurs de bus scolaires - et pourquoi pas chauffeurs des lignes TCL ! Afin d'arrondir leurs fins de mois sans aucune considération pour le métier de chauffeur de bus, pour le métier d'enseignant et sans avoir conscience que les retraités survivent avec leur retraite tant méritée après avoir travaillé 40 années de travail, et beaucoup plus si la réforme des retraites passe contre l'avis de la rue et des 64 % des citoyens de notre pays.

Concertation métropolitaine

Quelques observations sur cette concertation et plus précisément sur la page 4 de la délibération métropolitaine : 59 communes représentent 1 416 545 habitants au 1^{er} janvier 2023 ; je vous demande de retenir ce chiffre, il est important.

Dans le cadre de la concertation, il y a eu : 9 ateliers thématiques ; 3 réunions publiques ; 20 rencontres avec et dans les communes ; 20 rencontres mobiles ; 16 citoyens tirés au sort ; 24 000 visiteurs sur site ; 465 propositions ; 458 questions ; 30 000 expressions de toute nature, 7 000 participants ; et surtout une enquête réalisée entre les 24 et 28 juin 2022 auprès de 1 003 habitants constituant – je cite : « *Un échantillon représentatif des habitants* », soit une poussière – je dis bien une poussière - par rapport au nombre d'habitants que je vous ai cité. Effectivement, c'est un échantillon représentatif dans le monde d'Écologie les Verts, mais pas dans le mien. Je pense que l'on aurait pu mieux faire comme échantillon représentatif.

Ces contributions citoyennes ont permis de définir cinq enseignements :

- un dispositif acceptable en définissant la juste contrainte ;
- Rendre soutenable la transition des citoyens et des professionnels *via* le dispositif d'accompagnement ;
- Garantir l'atteinte des objectifs du projet par la mise en place d'un dispositif de contrôle efficace et d'un outil d'évaluation des effets du projet ;
- Développer les modes de transport alternatif et les infrastructures permettant d'assurer les déplacements en interne à la ZFE et garantir son accessibilité ;
- Communiquer sur les enjeux du projet et informer sur ses modalités de mise en œuvre.

Ceci se traduirait par quoi si, contre l'avis unanime du conseil municipal, le Conseil métropolitain décidait d'étendre la ZFE dans notre commune ?

La juste contrainte pour les bien-pensants serait que nous achetions des véhicules électriques, plaisanterie amère pour nos habitants surtout lorsque l'on sait, que le prix pour des entrées de gamme est : - pour cela il suffit d'aller sur le site d'un constructeur, j'ai regardé vous l'aurez compris le site du constructeur Renault, tant je suis attachée à ces hommes et ces femmes qui travaillent pour ce constructeur et qui au nom de toujours plus de profit a fermé ses portes dans notre ville. Pour une Zoé entrée de gamme, il faut partir sur 35 100 € ; pour une Mégane, entrée de gamme, 39 000 € ; nos associations qui font de l'aide humanitaire devront déboursier 33 600 € pour un Kangoo et 55 900 € pour un Master, et il en sera de même pour les petites entreprises de notre territoire (Tarif catalogue des véhicules au 21 janvier). Sans compter qu'il faudra ajouter le coût d'une assurance supplémentaire pour la batterie et un surcoût de 30 % pour le contrôle technique.

Je ne considère pas cela comme une juste contrainte, mais plutôt comme de l'injustice sociale pour nos habitants. Ces hommes et ces femmes, travailleurs pauvres, premiers de corvée qui n'ont d'autre choix que de rouler avec des véhicules considérés comme polluants pour des salaires de misère qui ne leur permettent pas de vivre mais de survivre, sans oublier nos retraités, nos sans-emploi, qui ont besoin de leur véhicule pour des raisons évoquées dans la délibération de ce soir.

La juste contrainte, c'est d'avoir exclu l'Ouest lyonnais de cette ZFE qui exclut certes quelques travailleurs pauvres contre nos habitants de l'Est Lyonnais qui n'auront pas la possibilité de changer de véhicule, mais surtout pourquoi ce cadeau aux classes aisées de l'Ouest lyonnais qui, elles, ont la possibilité de changer régulièrement de véhicule ?

C'est plutôt opposer les uns contre les autres. Nous sommes loin, très loin, d'une écologie solidaire et apaisée.

Aides financières

Parlons maintenant des aides financières proposées, estimées à 70 % des foyers fiscaux de la Métropole, soit au maximum 6 000 € pour un véhicule électrique. Je me permets de vous rappeler le coût de la Zoé, entrée de gamme : 35 100 €. Aide basée sur la base d'un revenu fiscal inférieur ou égal à 19 500 € correspondant à un salaire au SMIC, sans aucune garantie de l'acceptation du crédit, ou bien pour les personnes qui sont en surendettement, quid également, des revenus un tout petit peu plus supérieur – quelques euros de plus que le SMIC ou encore la petite classe moyenne sans oublier les retraités.

Surprise de lire que rien n'est indiqué concernant les modalités pour percevoir l'aide et les délais, d'autant que si les délais sont aussi longs que l'aide pour l'achat d'un vélo où six mois après le dépôt du dossier, vous êtes toujours dans l'attente, je n'ose imaginer les délais pour percevoir l'aide pour une voiture.

Tout cela manque cruellement de justice sociale, de sérieux et de bon sens.

Je suis consternée de lire que le premier levier de la Métropole est le développement de nouveaux aménagements cyclables. En occultant le fait qu'il manque un maillage de transports collectifs aux heures où un grand nombre de salariés vont travailler et dont certains n'ont pas les moyens d'acquérir un nouveau véhicule. En même temps, je peux comprendre que la Métropole souhaite que nous entretenions notre corps sur un vélo, c'est vrai que si l'on doit travailler jusqu'à 65 ans voire plus, il nous faudra être en bonne forme... je pourrais presque la remercier de se soucier de la santé des habitants !

La réalité, c'est aussi que beaucoup d'entre nous, vous comme moi, seront obligés d'acheter un véhicule électrique à crédit sans possibilité de recharger son véhicule, ici, dans notre ville car nous avons seulement six bornes de rechargement à Vaulx-en-Velin. Mais que l'on se rassure, fin 2022 - c'est écrit dans le rapport - il y a 1 000 points de recharge, mais dans notre ville, c'est toujours six.

La manière de travailler m'interpelle. Avoir un projet, c'est regarder l'ensemble des points positifs, des points négatifs, des améliorations à faire, pour que le projet se réalise, mais non : « J'impose la ZFE. Oups ! J'ai oublié de penser aux transports en commun, aux recrutements et aux infrastructures à prévoir ». Dans la métropole lyonnaise, la ZFE, c'est : « J'impose et oups ! », oui, oups ! J'ai oublié le transport, les recrutements, les infrastructures à prévoir, les bornes de recharge en quantité suffisante tant pour les habitats collectifs que pour les habitats individuels qui ne sont pas tous neufs avec un réseau électrique aux normes actuelles.

Concernant l'extension de la ZFE dans notre ville, j'aurais pu reprendre les propositions de la candidate, Anne Hidalgo, qui a œuvré pour la mise en place d'un prêt à taux zéro afin de diminuer le reste à payer des ménages les plus modestes, accompagné d'une aide de 6 000 € pour l'achat d'un véhicule propre.

J'aurai pu également reprendre les propositions du candidat, Fabien Roussel, qui parle de bombe contre la classe populaire, la classe moyenne, et qui propose une aide pouvant aller jusqu'à 10 000 €.

J'aurais pu également vous lire la déclaration de l'Association des élus communistes et républicains du Rhône dont je fais partie, qui estime que pour la justice sociale et la santé publique il faut revoir la ZFE (déclaration que je tiens à votre disposition). Forces politiques qui n'ont pas attendu de faire de l'écologie dans leurs villes bien avant la naissance d'Écologie les Verts.

Oui, j'aurai pu. J'aurais pu vous dire tout cela. Ce soir je préfère, en toute sincérité, remercier les contributions pertinentes des conseils de quartier et du conseil des seniors qui ont relevé, à juste titre, ce que je relevais lors des conseils municipaux de février et de novembre 2022.

J'aurais pu, comme lors du vote de la ZFE, en février 2022, m'abstenir. Ce soir, en conscience je voterai pour, parce que je ne doute pas, Madame la Vice-présidente à la Métropole, que vous saurez faire entendre la voix de nos plus de 57 000 habitants, que vous n'omettez pas de parler de la gratuité des transports comme l'ont demandé les habitants, gratuité que je porte depuis de nombreuses années. Que votre langue fourchera entre un « et » plutôt qu'un « ou » lorsque vous parlerez de l'inclusion de notre ville dans la ZFE afin que celle-ci soit reportée et conditionnée à l'établissement d'un calendrier adapté aux possibilités de renouvellement des véhicules des habitants et à l'arrivée concrète des transports en commun et à l'augmentation des aides financières et des dérogations de nature sociale actuellement envisagées et permettant aux habitants de se doter d'un véhicule conforme sans mettre en péril leur porte-monnaie bien vide et de conserver une liberté de déplacement suffisante pour les besoins essentiels, et notamment l'accès à l'emploi. Un petit « et » qui donne de la couleur à la justice sociale que vous et moi souhaitons pour nos habitants.

Je serai, il va de soi, très attentive à votre prise de parole et à votre vote au conseil métropolitain avec ces fortes réserves que nous voterons ce soir à l'unanimité, je l'espère.

Je ne doute pas que votre vote lors du conseil métropolitain sera enfin un vote en faveur des Vaudais, donc un non à la ZFE telle qu'elle est proposée aujourd'hui, au pire une abstention avec toutes les réserves pour préserver nos habitants.

Je vous remercie.

Mme GEOFFROY.- Merci, Madame Vidal. Nous étions tous collectivement admiratifs car vous avez réussi dans une intervention sur la ZFE à parler de la retraite et de Renault, vraiment bravo.

Qui souhaite prendre la parole ?

M. GASMI.- Mesdames et Messieurs, comme tout le monde peut le comprendre, la ZFE cherche à offrir une protection optimale aux populations des grandes métropoles contre la pollution de l'air.

Les ZFE permettent, en particulier, de lutter contre les émissions des particules fines, et surtout le dioxyde d'azote. Les deux éléments sont très nocifs pour la santé humaine, notamment pour les voies respiratoires. Le but des zones à faibles émissions est donc de limiter le trafic des véhicules polluants dans les villes à forte population.

Il y aura donc l'achat de véhicules moins polluants à taux zéro. En effet, à partir de cette année à Lyon, il sera facile aux populations des zones à faibles émissions d'acheter un véhicule écologique à crédit, sans payer d'intérêts. Mais cela ne sera pas évident à Vaulx-en-Velin au vu du panier moyen des Vaudaises et des Vaudais.

Il est clair que les impacts sociaux sont quant à eux analysés comme des impacts secondaires de la mesure, ce que nous déplorons.

Nous restons conscients de l'obligation d'une transition écologique, mais nous faisons le choix d'une ZFE réaliste, acceptable. Dans les régions Ile-de-France et Rhône-Alpes, plus d'un tiers des personnes touchées par l'exclusion mise en place par les ZFE déclarent ne pas avoir les revenus nécessaires pour changer de véhicule lorsqu'elles seront définitivement actées (sondage réalisé par l'Institut CSA.). C'est pour cela que nous restons inquiets pour les nombreux Vaudaises et Vaudais qui risquent d'être impactés par ce dispositif.

Nous serons toujours contre une zone à forte exclusion à Vaulx-en-Velin. Nous sommes pour la zone à faibles émissions, et pourtant nous ne pouvons voter pour, car il est évident que les Vaudaises et les Vaudais vont en pâtir.

Par conséquent, pour l'instant, nous allons nous abstenir.

Mme GEOFFROY.- Merci, Monsieur Gasmi.

Qui souhaite prendre la parole ? Philippe Moine ?

M. MOINE.- Madame la Maire, chers collègues.

Merci, Madame Vidal, pour votre intervention, je crois que c'est la première fois que je souscris à une bonne partie de vos propos. Ce n'est pas tout à fait exact, j'y souscris souvent. Nous sommes sur un chemin de rassemblement, ce qui est parfait.

(Rires.)

L'amélioration de la qualité de l'air et de la santé des habitants est bien sûr une priorité. 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 propre. Nous ne pouvons évidemment qu'être favorables à cela.

Cependant, et cela a déjà été dit, l'exécutif métropolitain, par sa volonté d'accélérer et d'amplifier le processus de cette ZFE, en allant bien au-delà de la loi LOM et de la loi climat et résilience, pose clairement comme objectif principal la réduction de la place de la voiture au sein de la Métropole.

Cela a été rappelé, les dispositions prévues par la loi Climat et résilience imposent des ZFE qui n'interdisent, à terme, que les véhicules motorisés à quatre roues au Crit'Air 3 et plus, et ce sur un calendrier moins contraignant. Elles n'imposent pas non plus une ZFE permanente, 24 h/24, 7 jours/7. Dans sa sagesse, il importait au législateur 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 de faire le choix d'utiliser un autre mode de déplacement. Or, ce qui nous pose problème aujourd'hui, c'est la motivation principale de la Métropole, telle qu'elle ressort du dossier réglementaire de concertation, car nous sommes plus dans une logique qui vise à terme la disparition pure et simple de la voiture dans l'espace public que dans un dispositif concerté, adapté, dans une logique de réduction, somme toute louable, des gaz à effet de serre.

Pas plus que lors de la mise en œuvre de la phase 1, les mesures envisagées par la Métropole ne tiennent compte de la spécificité de nos territoires, de la réalité de la vie des habitants et des conséquences sociales et économiques qui pèseront à court terme sur les classes populaires et moyennes en l'absence, trop souvent encore, d'alternatives possibles à la voiture.

Nous avons donc un double problème : celui de la temporalité du dispositif et celui des mesures d'accompagnement qui sont bien trop sous-dimensionnées.

Comme vous l'avez fort justement rappelé dans la présentation de la délibération, les Vaudais se sont exprimés de façon unanime contre le calendrier proposé. Nous ne pouvons qu'unanimement approuver le fait que des délais de mise en œuvre aussi courts sont totalement inenvisageables pour la plupart des foyers modestes de notre ville. Il y a tout lieu d'être inquiet lorsque l'on constate qu'un Vaudais sur deux sera impacté par les interdictions de déplacement sur le territoire étendu de la ZFE ; je ne parle même pas du périmètre central de la ZFE qui sera totalement inaccessible pour 90 % d'entre eux en 2026. Les Vaudais vont donc se retrouver en grande difficulté pour, par exemple, se rendre sur leur lieu de travail ou conduire un proche pour des soins médicaux en centre-ville.

Comment ceux qui se font les chantres du progrès social peuvent-ils à ce point oublier les habitants les plus précaires, les condamnant sur l'autel du progrès environnemental à circuler à pied ou à Vélo'v pour peu qu'ils en trouvent un disponible dans les trois seules stations de la ville, là aussi largement sous-dotée, ne serait-ce qu'au regard des 73 stations villeurbannaises ?

Comment la majorité écologiste métropolitaine autocentrée sur son cœur d'agglomération a-t-elle réfléchi à la question des transports en commun ? Très peu de réponses à ce jour, vous l'avez souligné, Madame Vidal. Or, chacun le sait, malgré l'arrivée du T9, de nombreux problèmes à venir ne sont pas pris en compte, notamment pour ceux qui travaillent en horaires décalés ou en horaires de nuit, et qui se retrouveront coincés.

Les acteurs économiques devront également faire face à des difficultés importantes. Comment imaginer que les petits entrepreneurs, les commerçants, les artisans, les professionnels indépendants pourront engager la mutation de près de 70 % de leur parc automobile en trois ans alors même que certains ont à peine de quoi se tirer un salaire en fin de mois ?

Le compte n'y est donc clairement pas, surtout lorsque l'on évoque de surcroît les questions liées à la mutation d'un parc polluant qui ne sera pas sans conséquences sur les zones plus éloignées, voire rurales, ou encore la question de la mobilité électrique pour laquelle notre territoire n'est pas structurellement prêt, si on se place ne serait-ce que du point de vue des bornes de recharge, sans parler du volet financier, bien sûr.

Bref, pour finir, il est quand même regrettable que ce soit à notre majorité municipale, et particulièrement au groupe Construire et Réussir Vaulx-en-Velin, de rappeler ces quelques fondamentaux, notamment ceux de la nécessaire justice sociale, à l'exécutif écologiste métropolitain. Nous sommes effectivement bien loin de ce que nous pouvons attendre des politiques publiques lorsque l'idéologie prend le pas sur le pragmatisme et le bon sens.

Alors, oui, nous voterons favorablement cette délibération en responsabilité, parce qu'elle indique clairement que nous sommes favorables aux objectifs réglementaires et de santé publique contenus dans la loi, mais nous entendons aussi la parole des Vaudais. Ceux-ci nous disent que :

- l'interdiction de circulation des véhicules Crit'Air 2 sur le périmètre central n'est pas acceptable ;
- l'on doit se conformer uniquement à la loi-cadre ;
- les aides financières prévues ne sont pas à la hauteur des enjeux ;
- les dérogations envisagées ne répondent pas à toutes les problématiques évoquées ;
- il faut reporter l'entrée du territoire vaudais dans le dispositif et que cette entrée ne se fera pas sans la garantie d'un calendrier adapté, d'aides financières bien plus importantes, y compris les aides de l'État, et de dérogations permettant à chacun de se mettre en conformité en fonction de ses propres contraintes.

C'est à ces seules conditions que Vaulx-en-Velin pourra pleinement envisager son entrée dans le périmètre élargi.

Je vous remercie.

Mme GEOFFROY.- Merci, Monsieur Moine pour votre énergie.

Madame Dahoum, vous avez la parole.

Mme DAHOUM.- Madame la Maire, Mesdames, Messieurs les élus, Vaudaises, Vaudais,

Je m'associe à l'aparté de M. Moine sur votre intervention, Madame Vidal. Vous remarquerez que nos propos se rejoignent.

J'interviens ce soir au nom du groupe PRG et Gauche citoyenne et vous verrez que notre position est simple : elle va dans le sens des préoccupations des habitants sur le plan financier.

En effet, depuis janvier 2020, la mise en place de la zone à faibles émissions se fait progressivement : dans un premier temps avec les entreprises et dans un second temps avec les particuliers.

Cette mesure a pour but de réduire en priorité la pollution de l'air, il en va de la santé de tous les habitants de la Métropole, mais à quel prix ?

Nous profitons de cette instance pour remercier les services et les élus municipaux et métropolitains qui ont travaillé sans relâche pendant plusieurs mois sur ce dossier complexe pour prendre la meilleure des décisions relative au contexte de notre territoire, tout en étant dans la concertation avec les principaux concernés : les automobilistes, et plus largement les habitants.

Pour rappel, Vaulx-en-Velin est la quatrième ville de la Métropole par son nombre d'habitants, ou près de 50 % de la population a moins de 30 ans, mais aussi l'une des villes de la Métropole les plus précaires après Saint-Fons, Vénissieux et Givors. Précaire par les revenus moyens des habitants qui, hélas, ne pourront pas tous suivre les mesures préconisées par la Métropole dans le cadre de la mise en œuvre de la ZFE dans laquelle Lyon, Villeurbanne et Caluire-et-Cuire, sont entrées au 1^{er} janvier de cette année.

Nous voudrions mettre en lumière, le manque d'équité entre les territoires de la Métropole sur les mesures financières : il est à noter un écart de 40 % entre les villes de l'Ouest lyonnais et les villes de l'Est lyonnais, telles que la nôtre. 40 % est un chiffre à retenir.

Il y aura des contraintes supplémentaires de mobilité pour les personnes aux revenus plus faibles que le reste de l'agglomération ; ce n'est pas satisfaisant. Il est inconcevable pour nous de fragiliser les plus fragiles.

Nous avons appris, il y a quelques semaines, que la Métropole allait davantage accompagner les usagers avec un budget supplémentaire de 100 M€ sur le mandat. Cette aide serait allouée en fonction des différents types de location à longue durée ou l'achat de véhicule. Il est prévu des aides de la Métropole allant de 500 à 2 000 € pour près de 70 % des foyers.

En plus de ces aides, l'État abonde avec le bonus écologique et la prime à la conversion qui peuvent atteindre 6 000 €.

La Métropole a également annoncé que pour les foyers les plus précaires des dérogations seront possibles pour utiliser les anciens véhicules. Même si c'est à la marge, nous espérons que cela sera possible avec les critères qui nous seront partagés.

Nous demandons la bienveillance des pouvoirs publics et politiques auprès des usagers. Nous demandons un accompagnement administratif pour l'instruction des dossiers en mettant en place des permanences dans différentes structures de la ville, y compris dans les services accueillant du public, avec le soutien des médiateurs numériques ou des écrivains publics pour faciliter l'accès au droit.

Pour conclure, nous remercions Mme la Maire d'avoir pris en compte nos remarques et nos propositions d'évolution sur cette présente délibération ainsi que des avis émis.

C'est en l'état du présent rapport que le groupe PRG et Gauche citoyenne votera favorablement cette délibération.

Je vous remercie pour votre attention.

Mme GEOFFROY.- Merci, Madame Dahoum.

Pour le groupe À Vaulx l'écologie, Monsieur Fischer.

M. FISCHER.- Madame le Maire, chers collègues, Mesdames, Messieurs,

Beaucoup de choses ont déjà été dites, mais il me semble important de revenir sur le sens des ZFE. La ZFE est un outil qui permet de lutter contre la pollution de l'air, qui représente un risque environnemental et sanitaire majeur.

La pollution atmosphérique, qui est l'exposition des populations aux particules fines et dioxyde d'azote, contribue au développement de maladies chroniques telles que les maladies cardiovasculaires, respiratoires ou encore neurologiques, elles sont à l'origine du trouble du développement de l'enfant ou d'une aggravation de symptômes des personnes souffrant de pathologies.

Il est difficile de recenser le nombre de morts prématurées liées à la pollution de l'air, les chiffres sont variables. Il est fait état de 40 000 personnes décédées du fait de l'exposition à la pollution de l'air, mais les chiffres sont parfois bien plus élevés.

Il s'agit là d'un enjeu majeur et les concentrations de plusieurs polluants dans l'air dépassent régulièrement les seuils réglementaires, notamment dans les zones urbaines que sont les villes et les métropoles.

Les zones à faibles émissions sont donc un outil permettant de lutter contre la pollution atmosphérique liée à des sources d'émissions, à savoir les véhicules thermiques.

J'aime à rappeler l'historique des ZFE : le déploiement des ZFE en Europe s'est fait à vitesse variable, la Suède a été précurseur dès 1996 et, 20 ans plus tard, en 2015, Paris a été la première ville française à mettre en place un tel dispositif. Les ZFE ont été rendues obligatoires à partir de décembre 2020, et les zones ayant un plan de protection de l'atmosphère, dans lesquelles les normes de qualité de l'air en vigueur ne sont pas respectées de manière régulière, doivent mettre en place ces ZFE.

Dans ce contexte, les prises de conscience de l'ampleur des impacts de la pollution de l'air sur l'environnement et la santé publique, et du durcissement des injonctions à agir, l'État a récemment – trop récemment - pris de nouvelles mesures à travers la loi de décembre 2019 d'orientation des mobilités, la loi LOM. Cette loi pointe notamment le trafic routier comme une source particulièrement préoccupante de polluants atmosphériques. Les territoires soumis à la pollution automobile doivent donc mettre en place des ZFE, elles sont même obligatoires lorsque les qualités de l'air ne sont pas respectées de manière régulière. En septembre 2020, un décret établit cette obligation pour sept métropoles françaises, dont celle de Lyon.

Ces dispositions concourent au respect par la France des obligations européennes résultant de la directive de mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe.

La zone à faibles émissions de la métropole de Lyon est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2020. Les véhicules concernés par cette interdiction initiale sont les poids lourds, les véhicules utilitaires, ils ne peuvent plus circuler ni stationner dans le périmètre.

Globalement, que pouvons-nous dire des ZFE est de leur déploiement ?

Elles contribuent à lutter contre la pollution atmosphérique. La ZFE est un des outils qui agit pour réduire certains polluants. Elle n'a pas d'impact significatif sur la diminution du parc de véhicules en circulation, mais elle accélère son renouvellement par des véhicules plus récents et donc moins polluants. Cependant, ce dispositif ne peut constituer à lui seul une solution au problème de dépassement des valeurs limites réglementaires pour la qualité de l'air, il doit s'inscrire dans le cadre d'un plan d'action plus large. Il reste toutefois un outil nécessaire pour agir à court terme pour une meilleure qualité de l'air, une dépollution du parc automobile et pour transformer les mobilités.

La ZFE doit donc s'inscrire dans un plan plus ambitieux, plus large, cumulant les dispositifs permettant des efforts des différents secteurs d'activité pour réduire leurs émissions.

Par ailleurs, la prise en compte des enjeux sociaux est généralement le dernier volet des thématiques abordées par les études et les évaluations sur les ZFE déjà mises en place.

À ce jour, et j'avais déjà pu l'exprimer lors d'un précédent conseil municipal sur la ZFE, celle de Londres a fait l'objet, avant sa mise en place, d'une étude d'impacts sur les inégalités par obligation réglementaire. Cette étude conclut que les groupes cibles dans les publics modestes : les femmes ; les jeunes ; les personnes âgées ; les personnes en situation de handicap ; profiteront particulièrement des bénéfices attendus en termes d'amélioration de la qualité de l'air. Aussi, ces mêmes publics modestes sont ceux qui doivent faire l'objet d'une attention particulière pour s'adapter aux nouvelles restrictions.

Pour l'application des directives européennes au niveau national, l'État a tardé à trouver un ancrage dans la loi mais sur ce sujet important, la vigilance doit être apportée afin de ne pas faire de ces mesures un facteur de discrimination entre populations d'un centre-ville et celles de banlieue, entre ménages modestes et très modestes et ménages les plus aisés.

Il ne doit pas faire peser le poids de la pollution atmosphérique uniquement sur les ménages et les particuliers. Les entreprises, l'aviation, l'agriculture ainsi que tous les secteurs ayant des impacts significatifs sur la pollution atmosphérique doivent, eux aussi, faire l'objet de dispositifs permettant une réduction des polluants.

Les mesures d'accompagnement doivent être à la hauteur des ambitions. Les calendriers de mise en place doivent être réalistes pour ne pas laisser les habitants en marge et les restreindre dans

leurs possibilités de circulation. Les moyens de substitution à la voiture thermique doivent être amplifiés et opérationnels, et accompagnés d'une politique publique nationale beaucoup plus dynamique pour soutenir les collectivités et nos habitants qui ne doivent pas à eux seuls porter le poids et le surcoût financier qu'impliquent les ZFE afin d'avoir des mesures à la hauteur des enjeux.

Enfin, permettez-moi une proposition hors du périmètre de la ZFE : pour notre territoire, un principe de ZFE applicable à l'aviation pour limiter la pollution atmosphérique et sonore croissante générée par l'aéroport de Bron serait une proposition pour ne pas laisser planer un sentiment de frustration et d'injustice pour nos habitants.

Pour toutes ces raisons, le groupe À Vaulx l'écologie votera favorablement cette délibération avec l'ensemble des réserves évoquées, pour que cette ZFE soit environnementalement efficace et socialement équitable et acceptable.

Je vous remercie.

Mme GEOFFROY.- Merci. J'entends la remarque sur les couloirs aériens et les avions, vous avez bien raison.

Monsieur Gomez, je vous cède la parole.

M. GOMEZ.- Madame la Maire, Mesdames et Messieurs les conseillers, Mesdames et Messieurs, Madame Vidal, j'aurai plaisir à vous retrouver mardi à la manifestation pour défendre les retraites, mais je vous préviens que je n'irai pas à vélo car, contrairement à Fontenelle, je n'envisage pas d'avoir comme épitaphe : « *Il est mort en bonne santé* ».

Je voudrais rappeler et préciser que nous ne sommes pas à l'Assemblée nationale et que notre sujet, ce soir, n'est pas de faire le procès de la loi mais de dire comment la loi doit être appliquée, non pas par la commune de Vaulx-en-Velin mais par la Métropole.

Dès son origine, la ZFE, la zone à faibles émissions de polluants tels que les particules fines et dioxyde d'azote, est sujet à débat et à polémique, car personne ne conteste le principe même de la ZFE, la nécessité de réduire les polluants, sources de maladies et de décès et à l'origine d'une qualité de vie dégradée, mais en même temps on se demande si la ZFE est la bonne réponse à ce problème. Nous nous interrogeons les effets induits par cette mesure incluse dans la loi Grenelle 2 de 2010.

Un tel sujet, qui a des impacts et des conséquences pour chacun dans sa vie quotidienne, mérite une concertation approfondie. Malheureusement, les circonstances ont fait qu'elle n'a pas été permise, ce qui me permet de rappeler que le premier vote fait dans ce conseil n'était pas un vote sur la ZFE mais sur le principe d'ouvrir la concertation ; il me semble que nous ne sommes pas contre le fait de concerter et de discuter.

Malgré tout, la ville de Vaulx-en-Velin a pris l'initiative, le 29 novembre dernier, durant la phase de concertation réglementaire, de réunir les membres et les représentants des différents organismes de démocratie directe de notre ville, les conseils de quartier et le conseil des seniors pour présenter le dispositif et entendre leurs réactions et propositions, et appuyer le sens de notre vote ce soir. Ce qui est ressorti de cette longue soirée d'échanges nourris et constructifs à laquelle ont participé de nombreux élus, ce sont les interrogations qui nous traversent et qui ont permis de faire des propositions claires et réalistes, plus réalistes qu'un péage qui s'adresserait aux non Grands Lyonnais, qui serait une mesure illégale, ou un parc relais en plein Grand parc qui viserait à supprimer de l'espace naturel classé au PLU-H.

Oui, la pollution tue et, *a minima*, elle est source de mal-être, de maladies, de malaises. Oui, nous voulons tous un air meilleur.

La ZFE est-elle la solution adéquate ? On va empêcher les voitures de rentrer sur notre territoire, mais on va continuer à laisser quotidiennement les avions passer au-dessus de nous, tout particulièrement au-dessus de Vaulx-en-Velin en arrivée et en partance de l'aéroport de Bron. On va empêcher les voitures les plus polluantes de rentrer dans Lyon, et on va les envoyer à la place vers la rocade, à proximité de notre ville.

Quelles études d'impacts sont prévues de l'extension de la ZFE en termes de transfert des flux de circulation ou de stationnement et donc d'émission de polluants ?

Les échanges, ce soir-là, ont aussi montré les nombreuses dérogations sur la mise en pratique concrète. À quoi va correspondre l'exception des petits rouleurs ? Comment va-t-elle concrètement être vérifiée ? À quoi vont correspondre les dérogations ? Comment les quantifier et les gérer, par exemple pour les urgences hospitalières avec les principaux centres hospitaliers qui sont tous en zone centrale ? Comment peut-on changer de véhicule à temps quand déjà les constructeurs et les fournisseurs sont en rupture de stock et que l'on ne sait pas quand les bornes de rechargement pourront être installées dans l'espace public mais aussi dans les immeubles ?

Il y a pour tous un sujet de visibilité, de temporalité et de calendrier.

Enfin, les participants ont pointé unanimement un caractère socialement injuste. Pour certaines, pour certains, la voiture est une nécessité pratique parce qu'ils travaillent en horaire décalé, parce que leur réalité professionnelle ou leur organisation familiale la rend indispensable, parce que les transports en commun ne sont pas partout, tout le temps, parce que les nouvelles lignes structurantes vont arriver après l'extension du périmètre, sans être donc une alternative préalable. Or, nous n'avons pas tous aujourd'hui la possibilité de changer de véhicule, nous n'en avons pas tous les moyens, notamment les plus précaires pour qui le véhicule peut être le plus nécessaire, par exemple quand on est en horaire décalé à travailler sur plusieurs sites différents dans la journée.

Le système d'aide contre la mise au rebut ne paraît pas suffisant, le reste à charge pour les foyers notamment les plus modestes est trop important. Il n'y a donc pas d'effet levier.

On n'a pas une vieille voiture polluante par loisir ou plaisir, on garde une vieille voiture par nécessité et contrainte.

La justice sociale est aussi pointée par une extension du périmètre sur l'Est seulement, pas sur l'Ouest où les revenus moyens des foyers sont sensiblement plus élevés et le parc automobile plus moderne. On contraint ceux qui ne peuvent pas.

C'est tout cela sous cet accord de principe, toutes ces interrogations et inquiétudes, que retranscrit la délibération proposée ce soir, une délibération qui dit oui au principe, une délibération qui s'interroge et qui conditionne aussi. C'est pourquoi les élus socialistes et républicains voteront positivement cette délibération, car elle retranscrit à notre sens ce que les Vaudaises et les Vaudais ont exprimé lors de la réunion de concertation du 29 novembre dernier.

Je me permets de dire à certains, à certaines plutôt, de bien lire le contenu de cette délibération dans ce qu'elle dit, dans ce qu'elle conditionne. Oui, nous sommes pour les objectifs de santé publique portés par la réduction d'émissions de polluants, mais nous avons des réserves fortes sur les effets induits par l'extension des périmètres dans son calendrier, des questionnements sur les systèmes de dérogation et celui des aides, c'est pourquoi nous demandons que le dispositif d'extension de la ZFE soit revu selon un nouveau calendrier qui tient compte en préalable de la massification des moyens de transport structurants ou un système d'aide qui puisse réellement accompagner les habitants, notamment les plus modestes, qui ne peuvent supporter un reste à charge.

Nous sommes prêts à la ZFE pas à un système illisible ou socialement injuste mais à une ZFE qui apporte un confort pour les Vaudaises et les Vaudais, une amélioration concrète de leurs conditions de vie.

Mme GEOFFROY.- Merci, Monsieur Gomez.

Je crois que nous avons convergé dans nos expressions, nos attentes, nos interrogations. Nous avons redit que nous avons tous des attentes en termes de santé publique, que les objectifs nous semblent importants à atteindre et louables, mais qu'il nous faut malgré tout nous inscrire – c'est le sens de la délibération - dans la réalité, et notamment la réalité sociale et économique que vivent les habitants de notre commune.

Madame Bertin, vous avez soulevé un sujet et une inquiétude. Le sujet est celui de la concertation du T9 : elle a été faite, elle a été importante, elle a été continue, le tracé du T9 dessert en réalité

tous les quartiers en Politique de la Ville, au sud, en desservant la Tase et la Balme, en desservant les quartiers Est, le Mas du taureau, le centre-ville. Cette ligne sera structurante, je ne voudrais pas opposer les quartiers les uns aux autres, parce que lorsque nous demandons à revoir le réseau de bus, c'est bien sûr être en capacité que toute la ville soit bien desservie, mais aussi la ville avec le reste des villes autour, notamment le centre de l'agglomération mais pas uniquement, parce que les acteurs de nos communes vont aussi sur le reste de l'Est lyonnais, Meyzieu, Décines et parfois un peu plus loin, dans la plaine de l'Ain. Quand on regarde le bassin d'emploi, on voit bien qu'il est large. C'est ce sujet-là que nous demandons de regarder.

Des dérogations concernent les commerçants, je les ai présentées rapidement. Je voudrais rassurer les Vaudaises et les Vaudais sur le fait que les marchés de Vaulx-en-Velin continueront à fonctionner.

En revanche, et vous l'aurez compris – je redis la conclusion forte que nous portons - nous avons demandé que l'inclusion de la ville de Vaulx-en-Velin dans cette ZFE soit reportée et conditionnée soit à la question du calendrier soit à la question des aides et dérogations. J'ai bien compris la demande de Mme Vidal et je la rassure, les élus métropolitains municipaux de la majorité essaieront toujours d'être en cohérence entre ce qu'ils disent et ce qu'ils votent ici et ce qu'ils feront à la Métropole, mais je sais la vigilance de tous les élus, les conseils de la Métropole sont, eux aussi, retransmis publiquement, s'il y a des incohérences, je sais qu'elles seront pointées.

L'objectif est de trouver comment nous avançons et nous progressons ensemble. La Métropole organise des groupes de travail pour tenir compte de l'ensemble des remontées des communes, j'aurai l'occasion de faire le point avec les élus sur les suites et les évolutions apportées. L'enjeu d'une enquête publique est que l'on puisse en tenir compte une fois qu'elle a été menée.

Je vous remercie encore de la qualité des interventions qui ont été portées ce soir pour un sujet majeur.

Je vous propose, puisqu'il n'y a plus d'autre expression, de passer au vote.

(Il est procédé au vote.)

Le vote est ouvert.

LE CONSEIL MUNICIPAL,

Après avoir délibéré, décide :

- d'émettre un avis favorable sur les objectifs réglementaires et de santé publique de la ZFE sur les Crit'air 4 et 3 ;
- d'émettre de fortes réserves sur l'interdiction de circulation des Crit'air 2 sur le périmètre central de la ZFE et à échéance de 2026 ;
- d'émettre de fortes réserves sur le calendrier qui concerne les véhicules en Crit'air 3 sur le périmètre étendu de la ZFE ;
- d'émettre de fortes réserves sur les aides financières et dérogations prévues par la Métropole ;
- de demander que l'inclusion de Vaulx-en-Velin dans la ZFE soit reportée et conditionnée :
 - soit à l'établissement d'un calendrier adapté aux possibilités de renouvellement des véhicules des habitants et à l'arrivée des transports en commun (T9, BHNS...)
 - soit à l'augmentation des aides financières et des dérogations de nature sociale actuellement envisagées et permettant aux habitants de se doter d'un véhicule conforme sans mettre en péril leur situation financière ou de conserver une liberté de déplacement suffisante pour les besoins essentiels, et notamment l'accès à l'emploi (horaires décalés, travail de nuit, aides à domicile ...)

- de demander que soit envisagé, pour la ZFE actuelle, de rester dans le cadre minimal fixé par la loi, en excluant les véhicules classés Crit'Air 2 de l'interdiction ;
- de demander que le calendrier proposé par la Métropole ne soit appliqué que dans la ZFE actuelle afin de limiter l'impact pour les vaudais aux seuls échanges avec le centre de l'agglomération, pour lesquels des alternatives seront possibles à partir de 2026, avec le tramway T9 et le développement du réseau des « voies lyonnaises » ;
- de demander la refonte du réseau de surface (bus) avec une concertation large des habitants afin de prendre notamment en compte les déplacements des vaudaises et des vaudais vers le périmètre central de la ZFE ;
- de demander l'installation et le financement de dispositifs de recharge électrique sur la voie publique mais aussi pour les particuliers et les copropriétés ;
- de demander à l'Etat d'augmenter sensiblement les aides permettant aux habitants de renouveler leur véhicule ;
- de demander qu'une étude soit réalisée sur les impacts en matière de pollution mais également de rabattement de flux et de stationnement, de rabattements modaux pour la commune de Vaulx-en-Velin.

Suffrages exprimés	39	
Vote(s) Pour	36	Hélène GEOFFROY , Stéphane GOMEZ , Kaoutar DAHOUM , Matthieu FISCHER , Muriel LECERF , Philippe MOINE , Myriam MOSTEFAOUI , Ahmed CHEKHAB , Antoinette ATTO , Régis DUVERT , Nadia LAKEHAL , Michel ROCHER , Josette PRALY , Patrice GUILLERMIN - DUMAS , Nassima KAOUAH , Pierre DUSSURGEY , Fatma FARTAS , Karim BALIT , Bernard RIAS , Monique MARTINEZ , Soufia MAAROUK , Yvette JANIN , Joëlle GIANNETTI , Liliane GILET-BADIOU , Eric BAGES-LIMOGES , Véronique STAGNOLI , Frédéric KIZILDAG , Dehbia DJERBIB , Charazède GAHROURI , Christine JACOB , Harun ARAZ , Abdoulaye SOW , David LAÏB , Mustapha USTA , Richard MARION , Ange VIDAL
Vote(s) Contre	1	Christine BERTIN
Abstention(s)	2	Nordine GASMI , Carlos PEREIRA
Ne prend pas part au vote	0	

Mme GEOFFROY.- Je vous remercie.

Nous nous retrouvons, le 9 février, pour un conseil municipal autour des questions budgétaires.

La séance est levée, bonne fin de soirée à tous.

La séance est clôturée à 21h03

Procès-verbal adopté à la séance du 30 mars 2023

A Vaulx-en-Velin le 30 mars 2023

La Maire



Hélène GEOFFROY



Le secrétaire



Karim BALIT

le 16/02/2024