



MAIRIE DU 4^e ARR.

**COMPTE-RENDU DU COMITÉ D'INITIATIVE ET DE CONSULTATION
D'ARRONDISSEMENT (CICA) DU 4^e ARRONDISSEMENT DE LYON**

=====

Séance du mercredi 8 novembre 2023

Thème : la qualité de l'air sous l'angle de la mobilité

RÉMI ZINCK :

Bonsoir à toutes et à tous. Bienvenue au CICA du 4^e arrondissement du 8 novembre 2023 sur le thème voulu par les membres, c'est-à-dire un thème qui porte sur la qualité de l'air sous l'angle de la mobilité. Loïc, je vous laisse la parole.

LOÏC RIGAUD :

Bonjour à tous. Merci à nos intervenants d'être présents ce soir. Céline DE LAURENS, qui est 13^e adjointe au maire de Lyon, en charge de la thématique de la santé, prévention et santé environnementale, et Guillaume MAZZOLINI, vous êtes chef d'unité du PC des tunnels de la Métropole de Lyon. On a parlé de vous en tant que Monsieur Tunnel dans nos réunions de préparation. On vous remercie d'être présents pour pouvoir nous éclairer de vos connaissances sur le sujet de ce soir que le Maire a rappelé : la pollution de l'air sous l'angle de la mobilité.

Un petit rappel sur le cas des CICA. Les CICA sont une instance réglementaire qui permet aux associations et aux citoyens d'interpeller ou de discuter, d'échanger avec les élus d'arrondissement. C'est ce qu'on va faire ce soir avec les différents représentants des associations du territoire et des collectifs qui sont présents. Trois questions et demie ont été préparées en amont sur les réunions de préparation. On va vous donner la parole tout de suite. Sur le déroulé, on va vous laisser poser les questions et puis on répondra aux questions l'une après l'autre.

On va commencer directement par la première question qui est posée par le Conseil de quartier Saône, Luc ARBIB.

LUC ARBIB :

Luc ARBIB, président du Conseil de quartier Croix-Rousse, Saône. Le sujet de la pollution, je ne vais pas dire que je le connais ou que je le maîtrise, mais je l'ai appréhendé déjà depuis plusieurs années puisque j'en suis à mon deuxième mandat de président de Conseil de quartier. J'avais eu l'occasion d'essayer de batailler au moment de la construction du pont Schuman, réfection du tunnel sous Croix-Rousse pour faire en sorte que la circulation automobile — puisque c'est de ça qu'il s'agit en termes de pollution de l'air — diminue. Force est de constater que malgré les enquêtes publiques, de nombreux contentieux européens et nationaux, la situation n'a pas beaucoup évolué. Si je me résume à la situation actuelle, comme si j'allais chez un médecin me plaindre d'un problème de poumon ou autre, sachant que pour la petite histoire mon frère est pneumologue, c'est lui qui m'alimente lors des dîners de famille. En synthèse, la pollution de l'air fait 40 000 morts par an en France. Il y a aujourd'hui deux contentieux en cours. Il y en a un avec le Conseil d'État avec application d'amendes tous les six mois, donc 200 millions d'euros. C'est le contribuable qui paye, mais il y a une amende qui est payée par l'État et qui est reversée à des associations. Le hasard fait qu'aujourd'hui, il y a une audience au Conseil d'État pour déterminer l'amende qui va être payée — il y a toujours un an de retard — sur le deuxième semestre 2022 et le premier semestre 2023. Le contentieux avec le Conseil d'État est celui qui est le plus productif puisqu'il produit des amendes et ça fait bouger l'État. Il y en a un deuxième qui est à maturation lente. Ce n'est pas du vin, c'est des contentieux européens qui durent depuis peut-être dix ans et l'État français n'est toujours pas condamné avec des amendes.

Donc ça, c'est le contexte général. Le contexte général, c'est encore le mécanisme de ZFE, le truc qui ne sert à rien, qui servira un jour quand il y aura de la vidéo-verbalisation. Parce qu'en attendant, vous devez croiser à Lyon des véhicules qui ont soit pas de vignette, soit des vignettes non conformes, et elles rentrent quand même puisque personne ne contrôle.

Et pourtant, la ZFE c'est un des mécanismes qui a été mis en avant par l'État quand le plan de protection de l'atmosphère a été revu en septembre 2022 pour faire diminuer la pollution. Donc là déjà, on a un gros problème. En attendant — là je vais en venir à la situation locale, c'est la Croix-Rousse en général, les quais de Saône et les quais du Rhône en particulier avec les deux sorties du tunnel —, on a plus de 50 000 véhicules jour qui circulent. Et on attend tel le messie, le fait que ou la préfecture ou la Métropole de Lyon prenne des mesures

transitoires ou définitives pour faire en sorte qu'il n'y ait plus 50 000 véhicules par jour qui circulent dans ce tunnel, puisque ça produit de la pollution alors divers polluants : particules fines, dioxyde d'azote, j'en passe et des meilleurs.

Il y avait eu une étude faite par Atmo Rhône-Alpes qui avait été commentée par mon excellent confrère, Gérard FRANÇON, créateur et président de l'association l'Air des Lyonnais, où on voyait que, même si on peut se contenter d'améliorations, il y avait encore des choses qui n'allaient pas. La question que je pose un peu globale, alors je sais bien et c'est tout le problème, les responsabilités sont partagées entre l'État, la Métropole, la Ville. Alors quand on parle de l'État, on parle de l'État au niveau central, la préfecture, la DREAL, la RS, la direction de la Santé. Et au final, nous, simples habitants de la Croix-Rousse, on subit cette pollution. Donc la question que je pose, et elle s'adresse aussi à la Métropole — j'imagine que ce n'est pas le représentant du service des tunnels qui gère un tunnel qui va nous le dire, même s'il a peut-être des infos qu'il ne donnera pas —, c'est : quand est-ce que le tunnel verra sa circulation diminuer ? Alors par tous types de solution, soit les deux fois une voie, soit des voies de covoiturage comme c'est réclamé déjà depuis des années.

LOÏC RIGAUD :

Merci pour cette intervention. Une deuxième question du Conseil de quartier Ouest et de l'association l'Air des Lyonnaises et des Lyonnais sur le fonctionnement du tunnel de la Croix-Rousse. C'est Gérard FRANÇON qui va parler avec sa double casquette.

Gérard FRANÇON :

Elle vient du fait qu'il y a dix ans, en février 2013, les Conseils de quartier du 4^e, suivis par ceux du 1^{er}, ont décidé de monter une commission interconseil de quartier pour travailler sur le sujet de la qualité de l'air. Vous voyez que ça fait 10 ans qu'on travaille sur le sujet et qu'on commence à savoir un petit peu comment ça se passe.

La Commission interconseil de quartier s'est trouvée un moment avec quatre ou cinq arrondissements différents, huit Conseils de quartier. Ça commençait à devenir ingérable parce que chaque Conseil de quartier a ses règles. Donc on a décidé de se constituer en association qui s'appelle l'Air des Lyonnaises et des Lyonnais, mais qui n'est que la suite et qui est composée en grande partie des personnes du début.

Cela nous a permis d'avoir notre indépendance d'expression, un site web, l'accès aux médias beaucoup plus facilement que dans le cadre des conseils de quartier qui sont encadrés par la loi ou l'absence de loi. Ma question continue celle de Luc. La question d'ensemble recouvre les préoccupations des habitants par rapport à la pollution générée par le tunnel. Voici ce sur quoi nous attendons de connaître votre position et vos réponses.

Première partie : nous demandons qu'une campagne de mesures de particules PM10 et PM2.5 — ce sont des particules microscopiques de 10 et de 2,5 microns, donc c'est tout petit et plus c'est petit plus ça rentre dans les poumons et plus c'est cancérigène — soit effectuée pendant au moins une période d'un mois à proximité immédiate des cheminées de ventilation et des bouches sur le plateau. Celles qui fonctionnent dans les deux sens, alors qu'il nous avait été promis juré par la Métropole qu'on ne refoulerait jamais d'herbicides vers le plateau, c'est complètement faux. Aux heures de grande circulation, en principe, c'est quand la circulation dans le tunnel dépasse 2 000 véhicules heure, mais Monsieur MAZZOLINI me corrigera. Me connaissant bien, il nous a permis de visiter un après-midi entier le PC Comète et ça a été très instructif pour nous, on sait de quoi on parle.

Dès que dans le tunnel, la circulation dépasse une certaine valeur, il y a rejet de l'air vicié du tunnel vers les trois cheminées intermédiaires qui sont Anselme, le 98 boulevard de la Croix-Rousse et Crimée. Tout le monde s'inquiète de ces rejets. Mais en fait, ce qu'on a besoin c'est d'avoir des mesures précises qui soient faites par les professionnels d'Atmo, de manière à savoir réellement ce qui retombe dans le voisinage, puisque toutes ces cheminées sont au milieu de zones habitées. Les mesures sont le seul moyen de connaître le niveau réel de la pollution et sa répartition tout au long de la journée.

La Ville de Lyon et/ou la Métropole sont-elles prêtes à le faire ?

Deuxième partie : quelles dispositions allez-vous mettre en place pour faire diminuer la pollution aux deux extrémités du tunnel de la Croix-Rousse, et en particulier par la mise en œuvre de dispositifs de filtrage de l'air vicié ? Donc là, c'est pour la partie sortie/entrée côté Rhône, côté Saône, pour la partie qui remonte sur le plateau. Mais c'est également le 4^e et le 1^{er} arrondissement qui sont aux deux bouts.

J'ai regardé cet après-midi, la moyenne de pollution sur un an de dioxyde d'azote à la station qui s'appelle « Tunnel Croix-Rousse » côté Rhône. On est encore en moyenne annuelle au-delà des tolérances de la Commission européenne. On est encore au-delà de la ligne rouge et la France est encore bonne pour des amendes et des punitions financières en particulier. Quelles dispositions allez-vous mettre en place pour faire diminuer la pollution aux deux bouts et en particulier la mise en œuvre de dispositifs de filtrage ? Je me suis écharpé avec le chef de projet maîtrise d'ouvrage et avec l'exécutif précédent

de la Métropole lorsqu'il y a eu les travaux du tunnel. On nous a raconté que ça ne marchait pas. C'était n'importe quoi, parce qu'on a quand même vérifié.

Pour vous donner un exemple proche, le tunnel du Mont-Blanc, l'air vicié, l'air qui ressort horizontalement côté Chamonix est filtré et on a une diminution des particules de l'ordre de 60 à 70 % en moyenne sur l'année. Si déjà on rejetait la moitié de particules de chaque côté, ça serait quand même pas mal. Quelles dispositions allez-vous mettre en place pour traiter ce problème ?

Dernier volet plus général concernant l'information des habitants. C'est un peu comme la ZFE, tout le monde en parle plus ou moins. On en a plus ou moins peur. Ce n'est jamais très clair. Quelquefois, on fait du catastrophisme ou quelquefois on dit : « Ouais, bon, je ne suis jamais tombé raide mort à la sortie du tunnel quand je me baladais à pied. » L'information des habitants, c'est essentiel. Elle est actuellement inexistante par rapport à la qualité de l'air dans cet arrondissement et les arrondissements voisins. Nous demandons depuis 10 ans que l'état de la qualité de l'air soit affiché chaque jour à l'entrée des établissements scolaires et des bâtiments publics. Pic de pollution ou pas. C'est le baromètre, si on peut dire, de la qualité de l'air.

Les données sont disponibles chez Atmo, puisque maintenant c'est moi qui ai obtenu, aux informations régionales locales de Lyon après le bulletin météo, Atmo fournit la carte dans le niveau de la région mais de la qualité de l'air avec les prévisions d'évolution. C'est moi qui me suis battu pour ça pendant trois ou quatre ans parce qu'il se trouve que je connaissais le rédacteur en chef et quelques journalistes.

Les données, on les a. Maintenant, il faut les afficher. Il n'y a pas de honte. Ça peut faire aussi s'apercevoir que dans certains cas, c'est moins catastrophique que ce qu'on peut imaginer ou que ce que certains habitants peuvent imaginer. Mais dire la vérité aux gens et l'écrire et le montrer.

Je m'étais heurté à la direction qui s'appelait à l'époque la direction de l'Écologie urbaine qui est maintenant la direction de la Santé. Pourtant, je m'entendais bien avec Sophie PAMIES. Mais là, elle ne voulait absolument pas qu'on affiche l'état, la qualité de l'air. Surtout qu'à l'époque, il y avait de longs épisodes de pollution très, très forte au mois de novembre-décembre et au mois de mars à peu près, et que là, il y a eu le préfet qui a interdit des véhicules pendant 8-10 jours de circuler. Mais la direction de l'Écologie urbaine n'a jamais rien voulu savoir et considérait que ça ne servait à rien. Alors je relance : la Ville de Lyon est-elle prête à le faire maintenant ?

LOÏC RIGAUD :

Merci, Monsieur FRANÇON. On va donner la parole pour la troisième et dernière question qui est plus axée transport. C'est Isabelle CHEMIN qui est présidente du Conseil de quartier Est qui va la faire et en double voix, je crois, avec la « Croix-Rousse n'est pas à vendre ». C'est vous, Monsieur HAUDUROY, qui faites la deuxième question.

ISABELLE CHEMIN :

Bonsoir. Depuis 2020, en fait, le Conseil de quartier Est et Rhône s'est saisi du projet ou de l'interrogation concernant en fait autopartage, covoiturage. Fort d'une constatation, c'est que quand on est sur le boulevard des Canuts le matin à 8 heures, on constate fortement une remontée de file qui descend sur la montée de la boucle. Et on constate que chacun est seul dans sa voiture. C'est très ennuyeux. Et puis surtout, ça pollue beaucoup et on s'est toujours interrogés et on s'interroge encore. Comment pouvons-nous faciliter ? Comment pouvons-nous informer ? Quel rôle le Conseil de quartier pourrait jouer pour présenter ou pour mettre en exergue le site du covoiturage qui existe aujourd'hui par la Métropole et le Grand Lyon ? Qui est en plus lié avec les TCL où il y a des gratuités de covoiturage si on est abonné au TCL, et en plus, il y a une rémunération de quelques euros par covoiturage entre 0-5 km, 5 km et au-delà de 30 km. C'est vraiment un sujet qui nous intéresse et qui nous interpelle puisqu'on est dessus depuis décembre 2020.

Donc la question c'est : quel est le rôle du Conseil de quartier ou quel rôle peut avoir le Conseil de quartier pour mettre en avant et aider à promouvoir ce site de covoiturage ? Et aussi, est-il possible d'envisager des déposes de covoiturage, c'est-à-dire des arrêts minute permettant le covoiturage possible sur l'arrondissement, sachant qu'il y a Saône, Rhône et plateau ?

C'est ça la question du Conseil de quartier Est. Tout ça pour aider à moins polluer l'arrondissement, vous l'aviez compris.

LOÏC RIGAUD :

Monsieur HAUDUROY, le président de l'association « La Croix-Rousse n'est pas à vendre ».

MONSIEUR HAUDUROY :

Bonjour. Nous restons très pratico-pratiques et on s'intéresse à la limitation des véhicules thermiques, puisque c'est un des vecteurs de l'évolution qui est partagé par tout le monde pour éviter — et là je rejoins les collègues — les gaz d'échappement, les particules fines, etc. La densité des villes demande une proximité des services publics et commerciaux. On est bien d'accord.

Notre quartier ne fait pas exception avec un maillage commercial assez dense et varié qui permet quasiment aux habitants de vivre sans aller en ville, les uns disent « à Lyon ». Pour faire vivre cette richesse commerciale et culturelle au cœur de la Croix-Rousse, entre autres, et les nombreuses associations, des livraisons sont faites dans tout le quartier pour tous les commerces avec des véhicules allant de la simple camionnette au gros poids lourds. Ces derniers desservant les moyennes surfaces telles que Monoprix, Super U, Intermarché, Franprix, Carrefour, etc. sont source de pollution atmosphérique, sonore et parfois de sécurité (marches arrière dans les ronds-points notamment).

Qu'est-il prévu pour limiter la pollution de l'air et sonore des livraisons ? Existe-t-il une limitation du tonnage admis à la Croix-Rousse, hors dérogations ? Si oui, laquelle ? Qu'est-il prévu pour rendre effective la livraison du dernier kilomètre dont nous parlons depuis des années ? Nous en parlons depuis des années et on a le sentiment qu'on peut être pris entre des décisions qui se situent au niveau de la Ville de Lyon avec les arrivées par bateau, puis cargo, ou alors on est pris par des décisions qui sont des projets. Je pense à la rue Jacquard où on constate qu'on va créer une gêne. Notre demande c'est : est-ce qu'on peut en parler calmement ? Est-ce qu'on peut mettre ça carte sur table et pas découvrir ça au dernier moment ? Merci.

LOÏC RIGAUD :

Merci pour vos questions. On va donner la parole successivement à nos différents intervenants et aux élus d'arrondissement. On va commencer par vous, Céline DE LAURENS, peut-être un peu question globale sur les questions atmosphériques, sur la ville de Lyon, et sur les mesures qui sont mises en place par la mairie.

Céline DE LAURENS :

Merci. Alors, il s'agit de la question 1, je vais essayer de répondre à cette question. Déjà je vous remercie pour la question et puis plus généralement pour votre engagement, l'engagement du CICA sur les questions de santé. Je

m'excuse d'avoir raté la précédente édition. Je me suis régalée à lire le compte-rendu. Je voulais juste, avec ma casquette, vous remercier pour ça.

Concernant le PPA, on est aujourd'hui à un an de la publication du plan de protection de l'atmosphère qui est un outil qui est détenu par la préfecture, un outil préfectoral sur lequel la Ville et les différentes collectivités du périmètre de la préfecture doivent rendre un avis. C'est ce qu'on a fait, avec un avis qui a été remis en conseil municipal dans lequel on a fait un certain nombre de remarques. Je ne vais pas toutes les lister ici, mais principalement celles de dire qu'on trouvait globalement qu'il n'était pas suffisamment ambitieux parce qu'il retenait les normes OMS antérieures, celles de 2015 alors qu'il venait d'y avoir de nouvelles normes OMS. Et par ailleurs que justement, il y avait un déficit d'outils de contrôle des différentes mesures. Le PPA c'est un gros document avec beaucoup de mesures pour limiter la détérioration de la qualité de l'air et dans un objectif d'améliorer la santé des personnes. C'était une des premières actions. Aujourd'hui, on n'a pas le bilan un an après. Toutefois, les deux principales actions sur lesquelles je voulais revenir, c'est sur la ZFE, dont vous connaissez les tenants et les aboutissants. Dire que ça, c'est une mesure qui est malgré tout importante, qui a pour effet de réduire en volume l'ensemble de la pollution. La deuxième mesure du PPA à noter, c'est l'interdiction des cheminées à foyer ouvert qui est désormais effective. Depuis le 1^{er} avril 2023 — c'est peut-être le cas encore à la Croix-Rousse, je ne sais pas —, on n'a plus le droit de faire un feu dans sa cheminée à foyer ouvert et même dans certains foyers fermés anciens qui ne permettent pas d'avoir une combustion optimale. C'est une mesure aussi très importante qui est accompagnée par la Métropole, par un outil qui s'appelle la prime air bois qui vient aider des individus pour changer de système de chauffage, le cas échéant.

Voilà les deux principales mesures. Moi, ce que je voulais peut-être dire aussi, c'est qu'au niveau de la Ville, dans le Contrat Local de Santé, on a une des mesures — alors je sais que certains ont suivi notre Contrat Local de Santé dans l'audience — qui est d'avoir un observatoire pour suivre un maximum de données de santé, notamment des données sur les déterminants de santé dont fait partie la qualité de l'air à l'extérieur mais aussi à l'intérieur, et que cet observatoire a bien sûr pour objectif d'intégrer aussi les données environnementales de santé, dont la qualité de l'air. Pour répondre peut-être aussi à la question qui était posée par le deuxième interlocuteur sur les outils d'affichage des indicateurs Atmo, comment donner à voir à un maximum de personnes la qualité de l'air à tenter. BFM diffuse ces informations quotidiennement. On est aujourd'hui en réflexion avec Atmo pour trouver d'autres outils d'information grand public. Vous savez, Grenoble a fait sur la tour Perret, etc. On est en train de réfléchir avec Atmo à la meilleure utilisation possible de cet outil, sachant qu'on a malgré tout un objectif qui est celui de dire « on veut que ce soit directement efficace », c'est-à-dire que ça parle aux

personnes qui émettent les pollutions. Le fait de le mettre à l'entrée des écoles — ça répond à votre question et ça a été largement discuté aussi avec des membres de l'exécutif qui travaillent sur ce sujet —, on pense que ça risque d'être contre-productif. Ce n'est pas qu'on cache la qualité de l'air, mais déjà il y a les indicateurs Atmo qui sont des modélisations, donc ce ne sont pas des indicateurs précis au point d'entrée. Potentiellement, il peut y avoir des écarts entre des évaluations faites par exemple devant l'école et la modélisation Atmo qu'on va retrouver sur la carte Atmo. Donc ça, ça peut semer de la confusion. Et en plus, l'objectif n'est pas d'angoisser davantage les parents qui amènent leurs gamins à l'école, mais par contre de réduire à la source la pollution. Donc ça, ça nous paraît être un objectif vertueux et dans ce cadre-là, on va travailler et on travaille déjà avec Atmo qui bénéficie des pénalités de l'État, et notamment pour la région, elle bénéficie de 1 million d'euros des pénalités de l'État pour mettre en place des actions de prévention. Comptez sur nous pour solliciter Atmo pour utiliser cet argent à bon escient.

Et vous disiez tout à l'heure c'est une bonne nouvelle, c'est que l'État paye. Il y a aussi ce côté-là, c'est-à-dire qu'on va aussi avoir des financements pour payer davantage d'outillage sur le sujet. J'ai été longue. J'espère que j'ai répondu à vos questions.

LOÏC RIGAUD :

Merci pour ces réponses précises. Monsieur MAZZOLINI, je vais vous donner la parole pour répondre peut-être aux différentes interpellations qui ont eu lieu sur le tunnel, autant sur la circulation que sur la pollution que peut émettre ce tunnel. La Croix-Rousse c'est un sujet. Le tunnel malgré le fait qu'il soit sous nos pieds, mais pas pour tout le monde d'ailleurs, excusez-moi nos amis des quais.

Qu'est-ce qui est prévu par la Métropole pour réguler un peu cette pollution ?

GUILLAUME MAZZOLINI :

Par rapport aux diverses questions ou commentaires qu'il y a eu sur le tunnel de mémoire, vous me direz s'il faut que je revienne dessus. Déjà ce que je voulais dire c'est que la pollution du secteur du tunnel de la Croix-Rousse, je ne sais pas si on fait un amalgame ou pas, mais ce n'est pas parce qu'il y a un tunnel que c'est pollué. Vous l'avez tous à peu près dit. C'est le trafic automobile qui fait qu'il y a de la pollution. S'il n'y avait pas de tunnel, on aurait un axe où circuler qui ferait qu'il y a de la pollution. Sur le trafic on n'est plus à 50 000 véhicules jour. On a été à même un peu plus de 50 000 véhicules jour avant les travaux de rénovation du tunnel de la Croix-Rousse. Donc c'était avant

2010/2012. On a perdu une grosse partie du trafic suite à ces travaux puisqu'il a été fermé pendant neuf mois. Les habitants ont pris d'autres habitudes, transports en commun ou autres. On n'a jamais rattrapé le trafic que l'on avait avant cette fermeture de neuf mois. On est remonté dans les années 2017/2018 à un peu moins de 50 000. Pour être honnête, 47 000 véhicules jour. On a de nouveau reperdu énormément de trafic lié à la pandémie de Covid. On est tombé à 33 000 véhicules jour en 2020. Et de nouveau, depuis 2020 on a du mal, ce n'est peut-être pas l'expression que je devrais utiliser, mais aujourd'hui on est à 36 000-37 000 véhicules jour. Moi, je parle des comptages que j'ai dans le tunnel. Mais j'imagine que les voies en amont/en aval on retrouve le même trafic. Voilà quelques mots sur l'évolution du trafic. Je peux me tromper mais je suis très pessimiste. Pessimiste ou optimiste, ça dépend comment on le prend. Mais je ne pense pas que le trafic reprendra puisque la pandémie a apporté énormément de changements dans la façon des usagers de se déplacer, le télétravail. Donc aujourd'hui, on est sur un trafic stable de l'ordre d'un bon 35 000 véhicules jour.

Sur le fonctionnement du tunnel, un autre chiffre aussi que je vais corriger, Monsieur FRANÇON. Je vais expliquer très rapidement le fonctionnement de la ventilation de ce tunnel de la Croix-Rousse. On a deux modes de ventilation. On a ce qu'on appelle la ventilation sanitaire. C'est la ventilation qui fonctionne tous les jours dans ce tunnel. C'est pour gérer la pollution du trafic dans le tunnel. Et on a ce qu'on appelle la ventilation de désenfumage, c'est pour lutter contre un incendie dans le tunnel.

Pour la ventilation sanitaire, pour gérer la pollution dans le tunnel, les usines de ventilation ne fonctionnent pas. Volontairement depuis quelques années suite notamment à votre visite, à des réclamations de riverains, à des observations, à des remarques de riverains. C'est un paramètre sur lequel on pouvait jouer, puisque les usines de ventilation, il y a quelques années, rejetaient l'air vicié du tunnel dès que l'on était au-dessus d'un certain seuil de trafic.

Aujourd'hui, ce seuil de trafic, on l'a réglé à 4 000 véhicules jour, c'est-à-dire que c'est volontairement qu'on a mis un chiffre que l'on n'atteint quasiment jamais pour éviter que les usines ne fonctionnent tous les jours pour lutter contre le sanitaire dans le tunnel de la Croix-Rousse. Donc, aujourd'hui, la ventilation sanitaire du tunnel ne fonctionne qu'avec les accélérateurs qui sont dans le tunnel. Quand vous traversez, vous voyez des gros ventilos. C'est bruyant, il y a de la nuisance sonore liée à ces accélérateurs. Je ne vais pas dire le contraire. Donc on a des capteurs de pollution dans ce tunnel, avec des seuils. On a une réglementation qui nous impose de respecter des seuils de pollution dans le tunnel, valeurs que l'on respecte. Et à partir du dépassement de certains seuils, ces accélérateurs vont se mettre en route pour souffler l'air à l'extérieur. Et les accélérateurs ne s'ouvrent que dans le sens Rhône vers Saône. Ça, c'était un

parti pris à la rénovation du tunnel à cause de l'école Michel Servet côté Rhône. Donc en sanitaire, tous les jours, on pousse l'air du tunnel côté Saône. Et les usines de ventilation ne fonctionneront que si on a un incendie dans le tunnel. Donc on gèrera les fumées de l'incendie en les rejetant sur le plateau de la Croix-Rousse *via* les usines de ventilation. Il y a cinq usines de ventilation : rue Chazière, rue Anselme, boulevard de la Croix-Rousse, rue Vaucanson et rue de Crimée. On réalise un essai par mois sur la ventilation de désenfumage. Mais c'est un essai qui dure cinq minutes. C'est juste pour tester que le système fonctionne bien. Si un jour on a un incendie, il faut que ça puisse fonctionner. Donc une fois par mois, pendant cinq minutes, on fait tourner les usines pour vérifier que le système de désenfumage fonctionne bien. Donc ça, c'est sur le principe de fonctionnement de la ventilation du tunnel.

J'ai perdu un peu le fil, je ne sais plus s'il y avait une question par rapport à ça ou si j'ai répondu en partie.

L'autre sujet qui me revient. Et là, je vais vous contredire, Monsieur FRANÇON. En tout cas, je n'ai pas les mêmes informations, c'est sur les filtres. Le tunnel du Mont-Blanc a mis en place, en 2009, des filtres pour lutter contre la pollution. Sauf qu'aujourd'hui, ce n'est et ça ne sera que le seul exploitant de tunnel qui aura des filtres pour lutter contre la pollution puisqu'ils ont abandonné le système. Ce n'est absolument pas efficace et en termes d'investissements c'est des millions d'euros. Donc le retour d'expérience est très mauvais. Aucun autre exploitant de tunnel ne s'est lancé dans cette installation en France. Alors au Japon, ils en ont mis aussi. Ce que j'ai pu voir sur le Net, je ne connais pas les exploitants japonais, mais en tout cas ce que j'ai pu voir sur le Net, c'est que les résultats ne sont guère satisfaisants. Si vous voulez, l'investissement est tellement énorme par rapport aux résultats qui sont extrêmement faibles, par rapport à ce qu'on pourrait attendre. Donc aujourd'hui, dans le monde des tunnels, c'est sûr, ce n'est pas la solution pour lutter contre la pollution de la circulation.

[Intervention inaudible hors micro]

GUILLAUME MAZZOLINI :

Je n'ai pas les chiffres, je ne sais pas. Je pense que sur le Net on doit pouvoir les trouver. Après, si vous souhaitez, il n'y a aucun souci pour vous donner les coordonnées de l'exploitant du tunnel du Mont-Blanc, il pourra vous confirmer ce que j'ai dit.

GÉRARD FRANÇON :

J'ai échangé avec eux. On essaie toujours de faire du factuel et de vérifier nos sources et au moment de la réouverture du tunnel de la Croix-Rousse, mais déjà il y avait la pression de la population de Chamonix avec la vallée. On n'y a pas été pour rien après l'accident grave du tunnel du Mont-Blanc, mais il y avait quand même au niveau des particules, je ne parle pas d'une odeur, mais si on nous donnait des chiffres de 60 % d'élimination dans les deux ou trois premières années de fonctionnement, c'est bien que ça a été le cas.

GUILLAUME MAZZOLINI :

Mais après, pour le sujet qui nous concerne ce soir. Enfin, je pense que lutter contre la pollution sur le secteur du tunnel de la Croix-Rousse, c'est la diminution du trafic. Ce n'est pas des solutions techniques de type filtre qui solutionneront notre problème.

LUC ARBIB :

Je suis content de vous l'entendre dire parce que si vous voulez, il y a une citation d'un économiste célèbre qui s'appelait Alfred SAUVY qui disait : « Les chiffres sont des êtres fragiles qui, à force d'être torturés, finissent par avouer tout ce qu'on veut leur faire avouer. »

Concrètement, vous dites avant on était à 60 000-50 000 maintenant on est à 35 000, c'est bon.

GUILLAUME MAZZOLINI :

C'est beaucoup encore.

LUC ARBIB :

C'est bien de vous l'entendre dire, parce qu'il y a une petite musique — alors pas lancée dans cette enceinte mais dans deux arrondissements qui sont concernés par le sujet, je parle du 1^{er} et du 9^e et je parle même de la Métropole — qui consiste à dire, il y a une notre image, c'est la bouteille à moitié vide ou à moitié pleine.

Il y a 10 ans, on était à tel taux de pollution, maintenant le trafic a baissé. Par exemple sur les particules fines, c'est bon ? Ah oui, mais il y a le NO₂. Ah oui, c'est vrai, il y a le NO₂. Et en fait ce qu'on oublie — c'est pour ça qu'il faut avoir une approche médicale du sujet et pas une approche technique, je ne dis pas

que vous avez une approche technique —, c'est de se dire déjà ce qui est important, c'est que ce n'est pas la pollution de pic qui intéresse les journalistes. C'est important parce que chaque fois qu'il y a un pic, les journalistes reprennent le fil d'Atmo et ils publient un article. Ce n'est pas ça le sujet. Le sujet c'est la pollution de fond. Et donc la pollution de fond c'est ce que vivent les habitants des mairies. Ça, c'est le premier sujet. Les normes qui sont appliquées aujourd'hui, même avec les normes qui sont appliquées, les normes européennes, on dépasse. Mais ce n'est pas ça qu'il faut viser. C'est les normes OMS qui sont beaucoup plus basses. Donc effectivement, on est d'accord au moins sur un point, c'est le fait de faire diminuer le trafic. Et c'est là où le bât blesse un petit peu. Je vais employer les exemples de la fumée blanche et l'élection du pape et ça fait 18 mois qu'elle dure pour que la préfecture, la Métropole, on ne sait pas qui, se décide enfin à proposer une solution transitoire ou définitive. Quand il y avait le Covid, on parlait d'urbanisme tactique. Là, on a un bon exemple d'urbanisme tactique et on propose par exemple, même si on n'a pas tous les outils de contrôle, que sur les deux voies de circulation, il y en ait une qui soit dédiée au covoiturage. Et ça, on le fait tout de suite. On n'attend pas la mise en place qui est un bon projet d'un tramway.

GÉRARD FRANÇON :

J'ai pris les chiffres ce matin des moyennes de pollution au dioxyde d'azote qui concernent essentiellement la circulation sur l'année, depuis novembre 2020 jusqu'à aujourd'hui. La valeur moyenne qui va être déclarée à l'Union européenne c'est 42,5 microgrammes par mètre cube. La ligne rouge est à 40. On a toujours été au-dessus. Une année, on est juste la limite en dessous et on est de nouveau au-dessus. Je ne veux pas accabler le tunnel de tous les maux, alors que justement, il y a moins de circulation dans le tunnel. D'autres mesures ont été prises. Ça veut dire qu'avec l'ensemble des mesures, on est peut-être un peu arrivé au bout de ce qu'on pouvait faire vis-à-vis de la circulation. Et on n'a peut-être pas pendant ce temps-là cherché ailleurs. Parce que cette année, j'ai regardé sur les douze mois glissants, ce n'est pas le **mois et demi** qui vient qui va changer. On va déclarer à la Commission européenne que cette station de mesure dépasse les normes. Donc ça va repartir à la Cour de justice, ça va repartir à l'application de ce qui s'appelle les astreintes, c'est-à-dire que le Conseil d'État condamne l'État à verser. Et par exemple, le million d'euros qui a été alloué à Atmo pour travailler sur le sujet à la suite de l'amende de l'année dernière qui faisait quand même 20 millions d'euros. Celle qui va arriver là, je ne sais pas. J'ai peur qu'elle ne soit pas bien meilleure. On est encore parmi les trois mauvais élèves de la France avec Paris et Marseille. Alors c'est plus large que le 4^e et le 1^{er} arrondissement. Mais comme il se trouve qu'il y a une station de mesure qui est dans la cour de l'école Michel Servet, au-dessus de la sortie

du tunnel. D'ailleurs, Atmo avait fait des mesures en été et on a vu que ce n'était pas le tunnel qui était majoritaire dans la création de la pollution, c'était l'axe nord-sud et traverser le pont et de l'autre côté la rue Duquesne. Donc c'est sur l'ensemble qu'il faut travailler. Je n'ai pas la solution.

RÉMI ZINCK :

Je vais juste prendre une seconde la parole pour répondre à certaines choses à propos du trafic sous le tunnel.

Vous savez que dans le cadre des Voies Lyonnaises que certains apprécient, d'autres moins, il va y avoir la Voie Lyonnaise n° 4 qui va circuler — c'est pour ça que je prends la parole derrière vous, Monsieur FRANÇON — qui va passer par la rue Duquesne, traverser le tunnel pour ressortir. Et il est prévu une réduction — et j'enchaîne aussi sur ce que vous disiez, Monsieur ARBIB — des voies sur le pont de Lattre-de-Tassigny dans le sens 6^e, 4^e ou 1^{er} si on veut, puisqu'il va y avoir un élargissement de la voie de bus réservée à côté de la voie. Donc il y aura une voie de circulation de moins. C'est en discussion. On peut encore participer à la concertation publique et elle est encore ouverte pendant quelque temps. Certains collectifs, associations lors de cette réunion publique avaient évoqué aussi le fait de le faire de l'autre côté, dans le sens 4^e > 1^{er} on va dire, en direction du 6^e. Donc ce sont deux éléments qui peuvent contraindre la circulation. Après, on sait ce que ça vaut. Ça a une efficacité dans un temps. Donc voilà, c'est une réponse qui va se mettre en œuvre avant la fin du mandat de toute façon, puisque ça, c'est des projets qui peuvent être rapidement mis en œuvre. Donc ça va peut-être répondre en partie à votre demande et après aussi, c'est un débat qu'on a déjà eu, Monsieur ARBIB, avec ça. C'est vrai qu'on peut demander à la puissance publique de faire le nécessaire et c'est tout à fait normal. On peut aussi oser demander aux habitants de le faire. Il y a aussi une responsabilité individuelle qu'il ne faut pas oublier parce qu'on ne peut pas se reposer uniquement sur les décisions prises ou non par les élus ou la collectivité. C'est aussi une décision de chacun d'avoir une voiture, de s'en servir pour des distances courtes ou non. Et à titre d'exemple, le passage en stationnement payant sur la totalité du 4^e arrondissement entraîne des difficultés pour certains. J'en connais qui ont renoncé à leur voiture pour venir sur le 4^e, ce qui est plutôt positif je trouve en termes de pollution. Mais on se heurte et on mesure aussi le nombre de personnes qui se déplacent dans l'arrondissement — je ne dis pas de l'extérieur de l'arrondissement, je dis dans l'arrondissement —, d'un bout à l'autre, pour 500 m, 700 m avec leur véhicule personnel. Je ne suis pas pour mettre des murs, mais il y a aussi, en plus de la responsabilité collective que nous portons tous ici, les élus, bien entendu, et que je ne dénie pas, c'est aussi la responsabilité individuelle.

Luc ARBIB

Juste 30 secondes sur ce que vous avez dit sur les Voies Lyonnaises. Le sujet qui est en cause et c'est important parce que c'est une des causes du trafic. Moi je suis dans un conseil de quartier que depuis 2002. Mais c'est du côté de vos collègues de la Métropole, à la direction de la voirie, je ne sais pas quel est le terme exact, mais l'avenue de Birmingham, le tunnel sous Croix-Rousse ont un caractère d'axe stratégique pour le trafic, mais pas pour la santé publique. Et je me souviens de réunions lors de la concertation sur la réfection du tunnel sous Croix-Rousse où j'avais proposé que déjà les voies de covoiturage et comme on entrait dans une concertation, voire une information, je ne sais pas ce qu'il faut le dire, les réunions d'après on m'a expliqué que ce n'était pas possible, qu'il y avait le caractère stratégique de la ligne de Birmingham.

Au final, il faudra bien faire péter cet obstacle et on transfère le singe parfois la préfecture, en disant que c'est à la préfecture de décider. Nous, simples habitants, ce qu'on voit, c'est que pour le moment il y a eu par exemple des travaux, et c'est très bien pour les cyclistes sur le pont Clémenceau de mettre une double voie cyclable. Mais il n'y a pas eu de réduction de voies pour les véhicules.

LOÏC RIGAUD :

Elodie TRIAS, je vais vous donner la parole pour répondre à la question des transports comme on est aussi sur le sujet.

ELODIE TRIAS :

Je voulais répondre sur la question concernant le covoiturage et l'autopartage, mais j'en profite en préambule pour dire quelques mots. Pour faire diminuer la pollution de fond, un des leviers c'est de faire diminuer le trafic routier. Et dans le tunnel sous Croix-Rousse, on constate 23 % de baisse de circulation depuis cinq ans et on constate également le doublement du trafic des vélos. Donc on voit qu'il y a quand même un changement qui est en cours et la transition est là. Et c'est bien la ZFE qui va permettre justement d'amplifier ces changements de mobilité. On a besoin d'accompagner. La Métropole de Lyon, dans le cadre de la ZFE, met en place différents dispositifs. Certains concernant les mobilités partagées pour reprendre la question du Conseil de quartier Est.

Ces mobilités partagées sont des solutions alternatives à l'usage individuel de la voiture. Ce sont des outils qui ont besoin d'être développés pour lutter contre la pollution de l'air.

Le covoiturage présente plusieurs avantages : faire des économies et réduire son impact environnemental. La Métropole de Lyon s'engage dans le développement du covoiturage pour faciliter la mise en relation des conducteurs et des passagers. Et elle propose depuis mars 2023 — ce sont des services qui sont très récents et ces dispositifs sont mis en place dans le cadre de la ZFE — un service de covoiturage avec un site web, une appli qui s'appelle En covoit' Grand Lyon, vous l'avez citée, et opérée par Karos. Ça se développe très rapidement. Ça permet au conducteur d'économiser jusqu'à 97 € par mois. Et puis, en tant que passager, le service propose dix covoitages offerts et des covoitages sont à tarif très réduits — vous l'avez dit —, dans le but de rendre accessible cette nouvelle habitude de mobilité et pour ceux qui possèdent une carte TCL, ces trajets sont gratuits. La Métropole finance les trois quarts du prix du trajet s'il remplit les conditions, que ça a bien lieu dans le Grand Lyon, dans les communes du Grand Lyon, avec une distance parcourue entre 5 et 30 km. Et puis un trajet qui peut être quotidien mais qui peut être aussi événementiel. On peut aussi covoiturer avec un proche, un membre de sa famille. Il suffit d'avoir l'application justement pour bénéficier de ce dispositif et de ces aides. La Métropole de Lyon réserve aussi des voies dédiées aux covoitureurs sur les routes M6 et M7 et à partir du moment où les véhicules ont au moins deux occupants, ainsi que pour les véhicules Crit'Air 0 et les véhicules autorisés. On estime qu'en covoiturant on réduit nos émissions de CO₂ de 87 kilos, en moyenne, par mois. À noter qu'il existe d'autres applications pour le covoiturage régulier comme Blablacar Daily ou encore Mobicoop.

Et concernant votre question plus précisément sur l'installation d'une borne de covoiturage. À ce jour, les bornes de covoiturage servent au covoiturage dynamique, c'est-à-dire sans rendez-vous. Elles sont installées le long des lignes de covoiturage. Il existe notamment une ligne qui est mise en place entre Bourgoin-Jallieu et Lyon. À la Croix-Rousse il n'y a pas de ligne identifiée, puisqu'il n'y a pas d'axe routier qui traverse réellement Lyon. Cela dit, sur les quais, ça pourrait être le cas.

Donc pour le moment, le covoiturage jusqu'à présent, il s'organise facilement depuis des places de stationnement standards. Mais ce qui semble important, et vous l'avez souligné, c'est de faire connaître ce dispositif, de faire connaître son fonctionnement, de faire connaître du coup les mobilités partagées. Et il y a sans doute des actions à mettre en œuvre sur lesquelles on pourrait réfléchir ensemble avec le Conseil de quartier Est pour informer les habitants et avoir une meilleure connaissance de cette mobilité partagée qu'est le covoiturage.

La deuxième partie de votre question concerne l'autopartage. C'est deux mobilités partagées différentes. C'est également en plein développement. L'idée de l'autopartage, c'est d'utiliser occasionnellement une voiture, sans la posséder, pour les déplacements occasionnels, pour les sorties, les week-ends.

Ça peut permettre de compléter l'usage des transports en commun et des modes actifs. On n'utilise pas qu'une seule mobilité, mais on est bien un usager de plusieurs mobilités. Et puis ça permet aussi de compenser l'absence d'une deuxième voiture ou encore d'accéder à une voiture différente de la sienne selon ses besoins, selon la situation.

L'autopartage se développe très fortement à Lyon avec un opérateur public, Citiz, pour le service d'autopartage avec des stations déterminées. Et puis il y a aussi d'autres opérateurs Leo&Go, Zity et E+ Drivalia qui proposent de l'autopartage en *free floating*, c'est-à-dire qu'on peut prendre et déposer le véhicule sur n'importe quelle place de stationnement dans la rue. Au total, Citiz et les trois opérateurs privés, c'est plus de 900 véhicules à disposition sur la ville. Et l'offre a doublé depuis 2020, quand il y avait encore Bluely. Il y a une large gamme de véhicules disponibles, il faut le savoir. Ça peut aller de la citadine, de la familiale, vélo cargo aux véhicules de 7 à 9 places, des véhicules PMR ou encore des petits utilitaires si on a besoin pour un déménagement ou du bricolage.

Pour un petit historique de Citiz, en 2021 il y avait 200 véhicules. En 2023, il y en a 600. L'usage a fortement augmenté. L'objectif est de continuer à augmenter l'offre d'autopartage, puisqu'une voiture en autopartage permet à 10 foyers de ne pas acheter de voiture personnelle, dans un contexte où on n'utilise pas sa voiture quotidiennement. Citiz est un acteur du processus de démotorisation. Les études montrent qu'avoir une voiture en autopartage, ça remplace entre cinq et huit voitures personnelles et ça supprime entre 10 000 et 19 000 km en voiture personnelle par an.

Sur le 4^e, on a deux stations historiques, qui sont les stations dans les parcs en ouvrage du Gros Caillou et du théâtre de la Croix-Rousse. Et puis on a huit nouvelles stations qui ont été implantées en 2022 : Denfert-Rochereau, Hénon, place de la Croix-Rousse, place des Tapis, place Commandant Arnaud, boulevard de la Croix-Rousse et Philippe de Lassalle. On est sur une évolution de 43 % de kilomètres parcourus depuis 2020. C'est assez important et on souhaiterait donc aller au-delà. C'est pour ça que de nouvelles stations vont être installées prochainement. Ça concerne l'ensemble de l'arrondissement. Il y aura prochainement une nouvelle station autour de la place Millaud. Une autre sur le quai Gillet. C'est encore un secteur dépourvu de stations d'autopartage. Une station supplémentaire dans la Grande rue de la Croix-Rousse, une autre rue Dumont d'Urville et puis pour les quais du Rhône, une station qui sera installée sur le cours d'Herbouville.

Un dernier mot sur le volet de l'autopartage, encore peu connu et peu utilisé, c'est le volet aussi pour les professionnels. Pour le moment, c'est surtout les particuliers qui sont utilisateurs de cette solution de mobilité. Mais ça concerne également les professionnels et ça permet aux professionnels d'éviter

l'acquisition de véhicules, de réduire sa flotte de véhicules ou encore d'accéder à un véhicule de format différent.

Pour développer l'autopartage et puis pour développer les solutions de mobilité, il me semble qu'on a besoin de pouvoir accentuer la communication auprès des publics locaux, d'améliorer la notoriété du service avec une communication sur les réseaux de l'arrondissement et aussi de mettre en relation les forces vives du territoire, les entreprises, les associations, les administrations.

Il y a beaucoup de potentiel qui est encore sous exploité malgré l'augmentation des usages, on a des pistes d'optimisation à explorer, et pour permettre justement à ces outils de mobilité partagée de permettre de lutter plus activement et plus rapidement contre la pollution de l'air. Voilà ce que je pouvais vous dire sur les mobilités partagées.

LOÏC RIGAUD :

Merci. Je vais donner la parole à Matthieu qui est l'adjoint à l'Économie. Peut-être qu'il va nous expliquer quand est-ce qu'on fera la livraison du dernier kilomètre en vélo, en montant la Croix-Rousse.

MATTHIEU ARRONDEAU :

Merci, Monsieur RIGAUD. Merci, Monsieur HAUDUROY pour votre question. On a eu déjà l'occasion d'en parler. C'est vrai que c'est un sujet épineux. Par où commencer ? Moi, je ne suis pas expert. On m'a proposé d'y répondre étant donné que j'ai une délégation sur le commerce. Et puis forcément qui dit commerce dit logistique urbaine.

Là, vous parlez de la logistique urbaine de produits entrants, mais il y a aussi des produits sortants. On a quand même un développement exponentiel de la livraison de produits à domicile et de produits Internet. Il y a tout un pan de la logistique qu'il faut prendre en compte. On a 50 ans de libéralisation économique qui fait qu'on en arrive à ces situations-là aujourd'hui. Pouvoir ralentir, pouvoir changer les modèles, ça prend du temps. Vous parliez de responsabilité des citoyens, des habitants, de la collectivité, mais il y a aussi la responsabilité des entreprises en la matière. Cela dit, on a quand même des actions qui sont menées par la collectivité, alors essentiellement par la Métropole.

La Métropole prépare, depuis le début du mandat, un schéma de la logistique des biens et des services qui sera présenté en Conseil de la Métropole en mars 2024. Il y a quatre grandes orientations :

- 1) structurer le déploiement spatial et organisationnel des activités logistiques, notamment par la maîtrise foncière. Il y a des opérateurs comme Lyon Parc Auto. Puis des leviers d'outils d'urbanisme comme le PLU et le SCoT ;
- 2) conforter, développer l'offre multimodale, donc installation de services de mode ferroviaire, fluvial, vélo cargo. Là aussi, il y a un vrai enjeu ;
- la réglementation du transport routier dans une logique de transition écologique, la gestion des aires de livraison, des gabarits *via* les arrêtés de circulation et le levier de la motorisation *via* la ZFE ;
- Et aussi accompagner l'évolution de la demande pour en maîtriser les impacts. Donc là, on est plutôt sur le levier de la commande publique.

Également et concrètement, la Métropole soutient toute une série de mesures comme le programme ColisActiv' en faveur de la cyclologistique avec des expérimentations sur la logistique fluviale : livraisons par bateau plus vélo opérées par l'entreprise ULS ; livraison des péniches bars de la rive gauche du Rhône ; ou collecte des déchets en bateau, etc. Des mesures en faveur d'une meilleure régulation des aires de livraison. C'est aussi en préparation avec un inventaire, des contrôles accrus et des facilités horaires pour les Crit'Air 1 et 0 et les vélos cargo. S'agissant du dernier kilomètre, la ZFE — même si, Monsieur tout à l'heure, disait que c'était encore inutile —, il y a quand même une incitation forte auprès des entreprises, des transporteurs à changer leurs pratiques. Je discute beaucoup avec les grandes et moyennes surfaces ici, que vous avez citées — Super U, Monoprix, Franprix —, et eux qui ont un système internalisé de leur logistique commencent à changer leurs pratiques. On a aussi dans les objectifs de la Métropole et les projets de la Métropole la construction d'hôtels logistiques urbains. Sur le port Edouard-Herriot, 30 000 m² qui seront en service au mois de juillet.

Des espaces logistiques de proximité dans certains parkings LPA. On a Cordeliers, Les Halles et Marché Gare. Plusieurs autres projets qui seront à l'étude, notamment un hôtel de logistique urbaine dans le secteur nord-ouest du cœur de l'agglomération et près de la gare de Vaise.

Pour répondre aussi précisément à votre question, on n'a pas de limitation générale de tonnage des poids lourds accédant à la Croix-Rousse. Il y a des restrictions dans certaines rues, les rues piétonnes notamment, et aussi dans les tunnels. Alors j'ai une liste, peut-être qu'on pourra vous la donner. Dans le tunnel de la Croix-Rousse, il y a des circulations interdites aux véhicules depuis 3,5 tonnes. On parlait de ça tout à l'heure.

Puisqu'on en parle, et puis moi c'est un sujet que j'essaye de porter petit à petit avec les commerçants, avec les opérateurs, avec des acteurs économiques, il y a quand même beaucoup de freins encore sur ce sujet-là.

Je disais que c'était internalisé chez les grandes surfaces. C'est quelque chose d'externe pour les petits commerçants. Il n'y a pas que les grandes surfaces à la Croix-Rousse, on a les petits commerces, et les petits commerces à la Croix-Rousse, c'est quand même de 30 à 40 % du chiffre d'affaires global. On est sur une polarité commerciale qui est très importante, la quatrième de la ville, et avec un chiffre d'affaires qui augmente encore malgré le contexte de crise qu'on connaît, malgré le Covid qu'on a eu.

On a quand même des freins qui existent et pour les commerçants, c'est des sujets qui sont externes. On ne maîtrise pas le transporteur, le fournisseur non plus finalement. C'est un intermédiaire qui rend service et aux fournisseurs et aux commerçants. Donc on a peu de pouvoir. On a peu de mainmise sur la logistique des marchandises qui entrent sur le territoire. En tout cas, une partie, celle qui vient de transporteurs qui sont prestataires. Même le commerçant va pousser ses commandes pour pouvoir avoir des frais de transport qui sont gratuits. Donc c'est un sujet qui a du mal à rentrer dans la réflexion que peuvent avoir les commerçants, très sincèrement. Même si certains essaient forcément d'avoir une responsabilité sur la livraison de leurs produits pour leurs clients, il y a quand même un vrai sujet qui interpelle chaque petit commerçant et c'est très difficile pour chacun d'entre eux de pouvoir faire un changement de pratique.

Il y a aussi un sujet de coût, forcément, parce qu'un transfert de marchandises, forcément c'est un surcoût. Et donc, là aussi, l'action publique, la collectivité, l'État doivent être aussi moteur justement pour pouvoir réguler et puis faire en sorte que ces modèles puissent voir le jour. Des changements de pratique compliqués. Il y a aussi un sujet de mutualisation, de coopération entre tous qui est balbutiant, qui existe. Mais sur ce sujet-là, puisque c'est encore des choses qui paraissent un peu loin, un peu externes, on a du mal à y travailler collectivement. Il y a aussi une problématique foncière. Vous connaissez bien, Monsieur HAUDUROY, trouver un foncier qui puisse accueillir une plateforme logistique, c'est assez rare. Je ne vois pas où à la Croix-Rousse on pourrait le faire. Peut-être moi qui connaît bien le plateau nord puisque j'ai travaillé longtemps sur ce territoire. On est plutôt, ici à la Croix-Rousse, sur une réflexion de bassin d'emploi, de plateau nord. S'il devait y avoir une plateforme logistique qui permette de gérer le dernier kilomètre ce serait plutôt sur ces territoires-là, Rillieux, Perica, sur la zone Perica. Là, c'est des zones où on pourrait essayer d'y travailler. Sur la Croix-Rousse, j'ai du mal à imaginer où on pourrait mettre mais peut-être que vous avez des idées à soumettre.

Le transport cyclologistique commence beaucoup à se développer. On a beaucoup d'acteurs qui rentrent sur le marché. On a Toutenvélo, on a Becycle, on a tout un tas d'acteurs qui proposent des services et aux entreprises et aux commerçants. La demande est encore un peu balbutiante. C'est un marché qui est loin d'arriver à maturation. Mais eux aussi, ont une demande d'avoir des

hubs, des petits hubs logistiques, c'est-à-dire des petites surfaces de 100-200 m² au cœur des villes pour pouvoir assurer un transfert et un stockage de marchandises, ou qui permettraient de rendre cette logistique plus efficace.

Je terminerai sur ça, sur l'efficacité. Le transport des marchandises est loin d'être efficace. L'écologie, c'est aussi de la rationalité économique. Et en la matière, on en est loin. On en est très loin. Et c'est vrai que pour parler avec ces entreprises de transport logistique, eux me disent qu'on arrive à plus d'efficacité, plus de rapidité et moins de perdition, et notamment en stockage et aussi dans le transport de marchandises.

C'est très incomplet, je le conçois, parce que c'est un immense sujet. Je vous propose, Monsieur HAUDUROY, parce qu'on se rencontre assez souvent pour pouvoir en discuter de manière un peu plus posée et même sur une période un peu plus longue parce que là j'ai eu que douze minutes, vous comprendrez que c'est un peu court. D'autant que selon moi, le sujet m'interpelle et m'intéresse beaucoup. Je vous remercie.

LOÏC RIGAUD :

Merci, Matthieu ARRONDEAU. Pour un sujet que vous ne maîtrisiez pas, on a eu une réponse assez claire et précise. En tant qu'acteur économique et à titre personnel, je suis pleinement engagé dans cette démarche-là et j'ai eu réponse à peu près à tous les points que peut rencontrer un acteur quand il souhaite transformer son système logistique et de livraison.

Merci à tous pour votre participation. On est arrivés au temps imparti pour cette réunion.

Vous avez une question ?

ANNE PELLET :

J'en ai pour deux secondes. Parce que ce n'est pas un débat, c'est constructif. Tout le monde a envie que ça s'améliore. C'est un vrai sujet de santé publique. Plein de choses ont été dites. On sent que c'est complexe mais qu'il y a une volonté. Je pense que tout le monde est d'accord pour faire quelque chose.

Les entreprises, j'ai bien aimé ce que vous avez dit. Je ne vois pas comment les entreprises aujourd'hui, avec tout ce qu'on leur demande au titre de la RSE, ne se mobiliseraient pas pour améliorer leur bilan carbone qui est quand même maintenant regardé de près, pas que par les autorités mais par les consommateurs qui veulent acheter quand même sain et que s'ils voient que

l'entreprise où ils achètent n'est pas saine au bout d'un moment, il y aura une réflexion, je fais confiance à ça.

Je suis assez d'accord aussi avec Monsieur le Maire sur le fait que la responsabilité individuelle est forte et qu'elle est compliquée. Donc il y a beaucoup de pédagogie à faire, des propositions, des déceptions. Parce que par exemple, la bonne idée des filtres, malheureusement, ça ne marche pas. En revanche, l'évolution avec le Covid et autre a montré qu'on pouvait vivre et circuler différemment.

Donc j'ai envie de rester optimiste, même si je sais que ce n'est pas évident. Un petit point, une question, c'est les fameuses vignettes Crit'Air 0, 1, 2 et ainsi de suite. On sait que vous avez même voulu essayer de raccourcir les délais. On se posait la question mais comment vous les contrôlez ? Comment c'est contrôlé ? Parce que si ce n'est pas contrôlé, il n'y aura pas d'effet dissuasif et on continuera d'avoir des gens qui ne feront pas l'effort de changer de voiture dans le bon sens du terme, au moment où ils doivent en changer.

RÉMI ZINCK :

La question, c'est l'État qui devrait le faire. L'État n'est pour l'instant, en même temps qu'est mis en place les zones à faible émission et les Crit'Air de pollution, ne met pas en place les équipements nécessaires à le contrôler. Donc après, je ne sais pas si juridiquement les agents de verbalisation de la voie publique pourront le faire, parce qu'on voit parfois des voitures avec un Crit'Air 5. Je pense que les gens les arrachent. Mieux vaut ne rien avoir que 5, j'imagine. C'est toute la problématique actuelle. Mais sur plein de sujets, vous savez où l'État doit faire des choses et ne les fait pas, donc ce n'est pas nouveau. Voilà.

LOÏC RIGAUD :

Merci.

ANNE PELLET :

C'est à partir de 2024 qu'il va les faire.

LOÏC RIGAUD :

Merci pour votre présence. Merci aux citoyens et associations collectifs présents ce soir qui, je le rappelle, ont préparé ce temps-là. D'abord sur la réunion de

préparation, puis après en rédigeant les questions et en travaillant à plusieurs, souvent. Vous êtes fidèle à chaque CICA. Donc merci pour votre présence. Merci aux intervenants qui sont venus ce soir.

Céline, Monsieur MAZZOLINI, merci pour votre présence et votre éclairage ce soir. Un petit mot pour vous rappeler que je vais réaliser un bilan du CICA en conseil d'arrondissement, dans dix minutes. Donc si vous voulez rester pour écouter le bilan que je vais présenter, vous êtes les bienvenus. Merci à vous. Bonne soirée.