

La zfe



L'exécutif veut imposer sa vision de la société

Au nom de l'idéologie, les élus écologistes imposent des mesures plus fortes que les obligations fixées par la loi et cela sans tenir compte des conséquences sur la vie quotidienne des habitants et de leur besoin en déplacement. À ce stade, la ZFE est une injustice sociale avérée, dénoncée par notre groupe, par l'ensemble des groupes d'opposition et même par certains membres de la majorité de la Métropole.



Notre position

Nous réaffirmons notre soutien à la mise en place d'une ZFE dans les modalités prévues par la loi. Mais nous souhaitons agir **en faisant de nos concitoyens des acteurs de cette transition**. Faire adhérer tout à chacun aux mesures indispensables et les accompagner par des programmes d'aides qui permettent d'assurer la transition écologique de façon réaliste, tout en leur garantissant leur qualité de vie



Nos actions et nos résultats

- Forte mobilisation contre la méthode employée : la mise en place est trop rapide, trop stricte, illisible et mal accompagnée.
- Nous avons obtenu
 - le **report à 2028 pour la sortie des véhicules Crit'Air 2** du périmètre actuel.
 - la réouverture du **débat sur le projet d'extension** de la ZFE à une vingtaine de communes
- Nous continuons de demander
 - l'abandon pur et simple du Crit'Air 2
 - la création d'une véritable offre de transport alternative
 - l'abandon de l'interdiction de circuler aux véhicules Crit'Air 3 et plus sur les voies structurantes : c'est déplacer la pollution sur des territoires où les écologistes n'ont pas d'élus locaux !

Le plan métro



La majorité a décidé de stopper la création de nouvelles lignes de métro

Toujours au nom de la doctrine...

Les projets de substitution au métro lancés par l'exécutif ne sont clairement pas à la hauteur des besoins de la population (capacité insuffisante du tram express de l'ouest lyonnais, abandon de la desserte du quartier Saint-Irénée, remise en question du lien avec Perrache, retraits de la concertation publique de certains scénarii ...).



Notre position

Nous demandons toujours et encore un plan métro avec une priorisation des lignes de dessertes du plateau nord et de la ligne E pour l'ouest lyonnais.

La ligne de fret Lyon-Turin



Bruno Bernard refuse le débat

Notre groupe a déposé en conseil métropolitain du 26 juin 2023 un vœu de soutien au projet ferroviaire Lyon-Turin.

Partout dans les départements concernés, parlementaires et élus locaux se mobilisent de manière transpartisane pour garantir l'aboutissement de ce grand chantier international.

C'est ce que 42 maires de la métropole de Lyon ont d'ailleurs fait le 6 juin dernier à Saint-Priest. Ils ont indiqué non seulement leur accord pour ce projet mais demandé que la Métropole organise un vrai débat.

Ce débat a été refusé par Bruno BERNARD qui n'a pas inscrit notre vœu à l'ordre du jour du conseil de la Métropole. La raison est simple il savait qu'il serait mis en minorité par sa propre majorité.

Quelques bonnes raisons d'être favorable à ce projet



- 270 km seulement séparent Lyon de Turin. Il faut toujours près de 4h pour relier la capitale d'Auvergne-Rhône-Alpes à sa voisine piémontaise. Cela reste donc plus rapide d'y aller en voiture.
- Sur le plan écologique, le train pollue 25 fois moins que la voiture et 65 fois moins que l'avion. Il émet 9 fois moins de CO² et est six fois moins consommateur d'énergie que le transport routier.
- En 2022, 47 millions de tonnes de marchandises ont transité à la frontière franco-italienne. C'est un record absolu. 93% ont cependant circulé par la route. Cela représente 3 millions de poids-lourds qui asphyxient la population, des vallées alpines jusqu'à Lyon. Adossé à un Contournement Fret de l'Agglomération Lyonnaise Nord ET Sud, le Lyon-Turin permettra également de désengorger l'Est Lyonnais et en particulier, la rocade des Villages sur laquelle transitent de trop nombreux poids-lourds. L'enjeu est de basculer plus d'un million de camions sur le rail par an.
- Plus localement, le Lyon-Turin va aussi améliorer les dessertes régionales entre Lyon et les villes du sillon alpin. Sans ce projet, il sera plus que compliqué de développer un service de type RER métropolitain dans l'Est lyonnais vers Bourgoin-Jallieu.

Les taxis



L'hémicycle envahi par les chauffeurs de taxis en colère

Une vision tronquée :

- Quelques chiffres : En 2012 > 1 380 licences de taxis. En 2023 > 1 380 licences + 2 000 VTC.
- Le coût moyen d'achat de la licence a doublé en 5 ans. Les transferts de licence vont de 75 000 € à 150 000 € (contre 250 000€ à Lille, 200 000€ à Grenoble). La location oscille de 800 € à 1 800 € par mois.
- L'exécutif est dans une logique d'octroi de licences gratuites, croyant faire baisser les prix sur le marché des transferts.



Nous demandons

- Une étude globale sur l'ensemble du territoire de la Métropole pour connaître l'équilibre de l'offre et de la demande.
- Une prévision de l'augmentation du transport médicalisé qui explique en fait la hausse des besoins ces dernières années.
- Lancer une concertation avec les communes qui souhaitent développer un service ou créer un service qui n'existe pas, et définir avec l'État et les artisans taxi l'opportunité de créer des « vraies » licences.
- Des mesures d'accompagnement pour permettre aux taxis de maintenir leur activité qui est fortement impactée par les choix de la Métropole : ZFE, voies lyonnaises, stationnement...