

<http://pierrealainmillet.fr/Les-questions-de-la-table-ronde>



# Les questions de la table ronde sur la ZFE

- DHD -



Date de mise en ligne : samedi 5 juin 2021

---

Copyright © Blog Vénissian de Pierre-Alain Millet - Tous droits réservés

---

**La table ronde sur la ZFE organisée dans le cadre de la semaine du développement durable a été riche. Malgré quelques soucis techniques qui ont conduit à commencer un peu en retard, désolé pour ceux qui suivaient en ligne, elle a permis à la fois d'expliquer le projet de la métropole et son avancement, d'exprimer les questions des Vénissiens et de leur apporter de premières réponses, de montrer aussi les différents points de vues, avec beaucoup de convergences sur la nécessité de l'action pour la qualité de l'air, mais aussi le besoin de travail et de rencontres pour garantir le droit à la mobilité de tous dans ce nouveau cadre qui se met en place.**

**C'est Jean-Charles Kohlhaas, le vice-président de la métropole en charge du dossier qui l'a présenté et c'est Michèle Picard, [le maire de Vénissieux qui a conclu le débat](#).**

Tout est disponible en ligne, avec les réponses du vice-président toujours directes et concrètes.

Pour ceux qui préfèrent lire, voici les questions posées et les éléments de réponse que j'avais préparé de mon côté et dont j'ai repris certaines dans la table ronde. Je pense que la ville de Vénissieux publiera prochainement une transcription des réponses de Jean-Charles Kohlhaas.

## Introduction

Bonsoir à tous et toutes,

Merci à vous qui êtes en ligne, la période spéciale que nous vivons nous conduit à ces rencontres où les habitants ne peuvent être présents dans la salle, mais j'espère qu'ils seront nombreux à nous suivre en visio sur le site de la ville, bienvenue à vous, et merci aux adjoints et aux présidents de conseil de quartier qui sont présents ce soir.

Ce forum se tient dans la semaine du développement durable, dont je vous invite à consulter le programme, qui est très riche malgré le confinement.

Ce forum porte sur la Zone de Faible Emission que la loi demande de mettre en oeuvre dans les grandes agglomérations et que la métropole avait commencé pour les véhicules utilitaires en 2019. Le conseil de métropole a délibéré cette année pour conforter cette ZFE avec un débat sur son périmètre, les niveaux crit'air qui seront progressivement interdits jusqu'à 2026, les mesures d'accompagnement associées sachant que tout est en cours de travail.

Je remercie donc d'autant plus Jean-Charles Kohlhass, vice-président de la métropole en charge de ce dossier, d'avoir proposé de venir lui-même présenter cette ZFE dans notre forum.

Nous avons recueilli des questions d'habitants qui serviront de trame à la discussion avec dans cette table ronde des représentants des différents groupes politiques de la majorité métropolitaine. Notre maire Michèle Picard conclura le forum. Et c'est Cécile Vigouroux, responsable du service environnement de la ville qui animera la soirée.

Voici les questions et mes éléments de réponse. La ville travaillera certainement à produire un document à partir des réponses du vice-président pour les faire connaître.

### **1- Qualité de l'air : Pourquoi dit-on que la qualité de l'air s'améliore et que pourtant il faut renforcer la ZFE ? Pourquoi le Diesel est cible en priorité alors que les voitures essence émettent plus de poussières fines ?**

**Réponses de Pierre-Alain Millet.** La qualité de l'air a des causes multiples, dont certaines sont locales comme les voitures, mais d'autres plus globales comme le sable du Sahara qui a coloré le ciel lyonnais il y a peu.

Oui, nos enfants respirent un air bien meilleur que nous à leur âge, et nous ne partageons pas les discours alarmistes. Mais il reste un niveau de pollution supérieur aux normes et donc il est nécessaire de continuer à agir pour la qualité de l'air.

Mais d'un point de vue de santé publique, il faut redire que le premier facteur de mortalité, ce n'est pas la pollution, mais les inégalités du travail. L'agence santé publique France nous dit que la pollution de l'air représente un risque de 48 000 décès prématurés de 9 mois, par rapport à une situation où on vivrait tous avec la qualité de l'air de Montgenèvre... Mais la surmortalité du travail ouvrier par rapport aux cadres supérieurs concerne plus de 100 000 décès prématurés de 6 ans...

Mais n'opposons pas les causes de mortalité entre elles. Et pour la qualité de l'air, il faut agir sur toutes les sources, l'industrie ce que nous avons fait avec Carbone Savoie à Vénissieux, qui était le site le plus polluant du sud-est de la France il y a 15 ans et est devenu un site exemplaire en divisant par 10 ses pollutions. Il y a aussi le chauffage au bois individuel et la métropole apporte une aide significative. Et il y a les transports avec les poids-lourds... les utilitaires et les voitures.

Pour les poids-lourds malheureusement, la privatisation engagée il y a 10 ans a fortement réduit le fret ferroviaire. Il faut le dire clairement, c'est un scandale que doivent assumer tous les gouvernements successifs.

Pour les utilitaires et la voiture c'est la ZFE mais si le diesel est la source principale de pollution à l'oxyde d'azote, il produit beaucoup moins de poussières que l'essence, et donc pour les élus communistes, la priorité est de réduire le nombre de voitures au total, y compris électrique ou hybride qui produisent des poussières par les frottements, et pas seulement les diesels, qui ont fortement réduit leurs émissions d'azote et pourraient encore progresser.

### **2- Impact sur les véhicules des particuliers : Combien de véhicules de particuliers cela va concerner à Vénissieux ? Que faire des véhicules non autorisés ? Un ami qui vient d'une région sans ZFE vient me voir un dimanche, a-t-il le droit de venir ? Comment va se faire le contrôle, pourra-t-on simplement partir de la métropole avec ces véhicules ?**

### Réponses de Pierre-Alain Millet.

Le gouvernement publie le nombre de véhicules immatriculés par commune et par niveau Crit'Air. J'ai diffusé [des tableaux par commune](#) qui confirment les grandes inégalités territoriales et sociales, puisque dans certaines communes, la part des véhicules Crit'Air2 a déjà commencé à diminuer en 2020. A st-Didier au mont-d'or ou à Charbonnières, il y a déjà un tiers des véhicules Crit'air 0 ou 1, le plus souvent des Hybride très chers, alors qu'ils ne sont que 11% à Vaulx-en-Velin, 16% à Vénissieux, et en moyenne 23% dans la métropole.

A l'opposé, il n'y a que 13% de véhicules qui pourraient être interdit (Crit'Air au moins 3) avant 2025 à Ecully, mais ils sont encore plus de 40% dans les villes populaires, et même 54% à Givors !

A Vénissieux, si on poursuit les tendances actuelles [\[1\]](#), on aurait encore fin 2025 plus de 8000 véhicules interdits au sens de la loi, et plus de 23 000 au sens de la ZFE métropolitaine...

Concernant l'usage occasionnel, c'est une vraie question, autant pour les habitants des régions voisines venant rendre visite à une connaissance dans la métropole, que pour un habitant de Lyon qui n'utilise un ~~véhicule familial que pour partir en week-end ou en vacances.~~

**3- Dérogations Qui sera concerné par les dérogations ? je suis traiteur et aujourd'hui mon camion frigorifique n'est pas autorisé Si j'ai besoin de me déplacer en voiture et que je n'ai pas les moyens d'en changer, pourrais-je obtenir une dérogation ?**

**Réponses de Pierre-Alain Millet.**

Tout le monde sait que je me suis abstenu avec le groupe communiste [2] et c'est principalement parce-que je ne vois pas comment s'en sortir sans avoir beaucoup de dérogations, et que pourtant tout le monde comprend qu'il ne doit pas y avoir trop de dérogations... On verra ce que donnent les études et les propositions d'accompagnement, mais c'est un sujet qui demandera des réponses claires.

A la demande du groupe communiste au conseil de métropole, la délibération a pris en compte la possibilité de dérogations sur critères sociaux, mais il reste à en définir les modalités, et l'effet par rapport au volume de véhicules interdit.

**4- Financement : Quels sont les montants des aides possibles. On apprend que dans la métropole de Paris, on peut arriver à 20 000Euros. Est-ce possible à Lyon ? Y aura-t-il des conditions pour être éligible et lesquelles ? Les aides seront-elles différentes si je prends un véhicule essence ou électrique ?**

**Réponses de Pierre-Alain Millet.**

Je pense que tout le monde sera d'accord pour dire qu'il est hors de question de généraliser des aides au changement de véhicules généralisées, qui seraient profondément injustes socialement comme le montre les inégalités sociales dans la répartition des voitures (voir au-dessus).

Mais ce serait aussi une aberration de pousser à rejeter un grand nombre de véhicules en bon fonctionnement ! Il existe des aides d'état. La métropole peut utilement avoir une politique complémentaire d'aide sur critères sociaux dans des situations où c'est la seule solution et pour des véhicules correspondant aux besoins des familles populaires.

**5- Alternative à la voiture individuelle : Comment je fais pour me déplacer sans véhicule aux horaires décalés, de nuit, sur des trajets toujours changeants ? Peut-on imaginer entre modes actifs et transport en commun lourds, un mode partagé intermédiaire de type taxi collectif public ?**

### Réponses de Pierre-Alain Millet.

Pour les élus communistes, la priorité, ce n'est pas de changer tous les véhicules, ce qui serait d'ailleurs mauvais d'un point de vue environnemental, mais de réduire fortement la part modale de la voiture dans l'ensemble des déplacements.

Il suffit d'aller à vélo à Lyon de Vénissieux vers 18h pour comprendre que la voiture est une impasse. On va deux fois plus vite en vélo ! Je pense qu'on est tous d'accord pour dire qu'on ne veut pas d'une ville à l'américaine avec des autoroutes partout et où il faut prendre une voiture avec son enfant pour aller au parc de jeu à 1 km...

Le PDU actuel propose de réduire la part de la voiture de 44% en 2015 à 35% en 2030, ce n'est pas suffisant, cela veut dire qu'on garde un périphérique Bonneway avec 150 000 véhicules jours et donc que tout restera embouteillé aux heures de travail vers Parilly, sur Charles de Gaulle, sur Joliot-curie...

Oui, il faut développer les modes actifs, et l'utilisation des vélos a fortement augmenté à Vénissieux, un peu après le coeur de l'agglomération,, mais rapidement depuis 2 ans, et il y a encore beaucoup à faire pour l'accompagnement, le stationnement sécurisé...

Mais il faut aussi beaucoup plus de transport en commun, et nous voulons un axe fort vers Corbas avec un pôle d'échange avec covoiturage, modes actifs, desservant la zone industrielle et tissant des liens entre les communes des portes du sud.

Il faut donc ouvrir en grand le dossier du PDU de demain avec une ambition affirmée pour augmenter fortement la part des transports en commun, notamment avec le développement d'un véritable RER à la lyonnaise, et réduire fortement la part de la voiture. Peut-on aller vers moins de 25% ?

Il faut pour cela de la créativité car entre les transports en commun lourds (métro, tram et bus) et les modes actifs, il doit exister une offre publique intermédiaire, pour un transport en porte à porte, à la demande, qui permettrait de répondre aux besoins de transport spécifiques, notamment des personnes âgées ou en difficulté de mobilité. Uber n'est évidemment pas notre modèle au contraire, mais ils ont créé un service de véhicules "collectif" ou il faut accepter d'attendre pour remplir le véhicule avec d'autres passagers. Nous proposons d'étudier un "taxi bus collectif", une flotte de véhicule de 6 ou 8 places, gérée par le SYTRAL, qui circulerait en prenant des passagers sur demande à une adresse pour les transporter avec d'autres ailleurs, en favorisant le report vers les transports en commun lourds.

Si vous voulons avoir l'ambition de réduire la part de la voiture et donc de réduire la pollution de l'air, il faut inventer de nouvelles mobilités métropolitaines.

# conclusion

Il y a sans doute deux messages importants dans ce forum. La concertation publique autour du projet de ZFE va s'ouvrir ce deuxième semestre 2021. Elle doit être l'occasion de travailler avec les habitants pour apporter des réponses nouvelles.

Et pour les élus de Vénissieux, comme ils l'ont dit dans [une déclaration commune de la majorité municipale](#), l'enjeu est de ne pas avoir à sanctionner des habitants parce-qu'ils n'auraient pas encore trouvé de solutions et se déplacent avec un vieux véhicule. La concertation et l'accompagnement des habitants dans les années qui viennent seront donc décisifs.

---

[1] tendance entre 2020 et 2019

[2] Michèle Picard ayant comme vice-présidente accepté la solidarité de l'exécutif