

<https://pierre-alainmillet.fr/ZFE-un-debat-anime-et-riche-a>



ZFE : un débat animé et riche à Vénissieux

- DHD -



Date de mise en ligne : dimanche 27 février 2022

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

Plusieurs membres du conseil citoyen du développement humain durable de Vénissieux avaient souhaité une initiative sur le projet d'extension de la ZFE de la métropole. Il s'est tenu ce 24 février dans le cadre de la concertation organisée par la métropole de Lyon. 50 participants en présentiel et 20 en visio. Et surtout, un débat animé et riche.

Merci à Michèle Picard, maire de Vénissieux qui a [introduit la soirée](#) et est intervenu à plusieurs reprises dans le débat, merci à Pierre Athanaze, vice-président de la métropole qui a présenté le projet de ZFE et a répondu à de nombreuses questions.

Merci aussi aux services métropolitains qui étaient présents, autant de l'équipe en charge de la concertation avec Boucir Khalfoun, que de l'équipe en charge du dossier ZFE avec Frédéric Duchêne.

Merci aussi à Jacques Roudier, représentant de la commission nationale du débat public qui assiste à de très nombreuses rencontres.

Je suis très heureux de cette rencontre qui a permis à de nombreux Vénissiens de donner leur avis, de poser des questions, et d'exprimer les inquiétudes dominantes à mon avis dans la population.

Il y a un large accord sur la nécessité de réduire la pollution de l'air, dont l'impact sanitaire est certain. Mais il y a débat sur les priorités sanitaires. L'étude de santé publique France évaluant l'impact sanitaire de la pollution de l'air à 40 000 décès prématuré par an. Pierre Athanaze le comparait avec les moins de 4000 décès sur les routes. Pour moi, cette comparaison est dangereuse car on ne peut comparer un décès prématuré en moyenne de 9 mois [1], avec le décès sur la route d'un jeune qui perd 50 années de vies. l'étude des mortalités est un sujet sensible, mais si on raisonne en années de vie perdues, alors les décès sur la route pèsent beaucoup plus que la pollution de l'air sur la mortalité.

Le but de cette soirée était bien de faire appel à l'intelligence et pas aux peurs devant l'enjeu sanitaire. D'ailleurs l'espérance de vie est plus importante dans le Rhône qu'en Haute-Loire où pourtant la pollution de l'air est beaucoup plus faible.

Beaucoup d'interventions ont porté d'abord sur les transports en commun. Plusieurs intervenants parleront du T4 bondé, de l'insuffisance d'offre de bus, des fréquences, des quartiers peu desservis, de la zone industrielle de Corbas.

Ensuite, beaucoup d'interventions parleront des inégalités sociales, de l'injustice ressentie à interdire les véhicules des plus pauvres, et à autoriser des véhicules les plus chers... Un délégué de quartier du centre, d'origine italienne, évoquera son expérience de la ville de Rome, où un système automatique mets des amendes de 500€ qui font de fait que les plus pauvres sont interdits d'entrée dans la ville. Il critiquera des mesures qui de fait renvoie la faute de la pollution aux pauvres justement, qui ne peuvent avoir des véhicules propres.

Le débat était bien lancé et durera deux heures. Un délégué de quartier de Joliot-Curie interrogera sur le chauffage au bois, le tarif des TCL, et le prix des voitures dont on peut craindre qu'il soit à la hausse... Il soulignera quel a voiture est souvent le seul patrimoine de ceux qui n'ont rien, et qu'un changement de "paradigme" sur les mobilités

prendra du temps.

La première partie du débat était consacrée à la présentation générale et aux premières mesures concernant les Crit'Air 5 et non classés. Ils concernent 1250 véhicules à Vénissieux. La présentation des aides qui permettraient aux personnes aux plus bas revenus de financer pour 1000€ un véhicule d'occasion de 7000€, ce qui paraît accessible, a fait débat sur la réalité du marché de l'occasion. Beaucoup d'intervenants ont remarqué qu'il n'existe pas de berlines familiales Crit'Air 1 à 7000€ en occasion.

J'avais invité deux intervenants professionnels. Mr Mannes, garagiste du Moulin à Vent, donc inclus dans le périmètre actuel de la ZFE. Il a dit de manière caricaturale que son garage s'occupe des "Mercedes des pauvres", en gros des personnes plutôt âgées qui font des trajets longs pour aller au bled ou au Portugal. Il sait que ses clients ont de vieux, voire très vieux véhicules, souvent de troisième main, et quand ils en changent, achètent des véhicules de deuxième main, donc de déjà une dizaine d'années. En pratique donc, ils achètent aujourd'hui plutôt des Crit'Air 3...

J'avais aussi invité un représentant de la filière "retrofit", Mr Boutenet, qui a présenté la possibilité de transformer un véhicule thermique en véhicule électrique. Mais sa présentation a beaucoup porté sur les véhicules utilitaires et les bus. Si la métropole a ajouté à son projet une aide au retrofit, visiblement, cela reste compliqué pour les véhicules de particulier.

La deuxième partie était consacrée à la suite, après les Crit'Air 5. En 2023, les véhicules Crit'Air 4 seront interdits, en 2024 les Crit'Air 3. Ce sont des échéances prévues par la loi. La métropole ajoute ensuite l'interdiction des Crit'Air 2 en 2026.

J'ai présenté les chiffres du parc automobile de Vénissieux en attirant l'attention sur plusieurs points :

[-] l'essentiel des véhicules existants à Vénissieux seraient interdits demain. Si l'évolution continue comme ces deux dernières années, il restera 18 000 véhicules à remplacer en 2026

[-] il y a une grande différence entre la situation à Vénissieux et la situation dans la métropole de Lyon. Ce serait d'ailleurs encore plus marqué si on comparait avec l'Ouest Lyonnais. Dans certaines communes, la "transition" vers l'électrique et l'hybride a déjà commencé. En moyenne dans la métropole les Crit'Air 3 et les Crit'Air 2 ont commencé à baisser. Mais à Vénissieux, les Crit'Air 3 restent aussi nombreux et les Crit'Air 2 continuent à augmenter.

[-] Si on arrive à ce que la moitié des personnes concernées trouvent une solution autre que la voiture, il restera encore 9000 Vénissiens avec un véhicule potentiellement interdit.

Voici les diapositives

<https://pierre-alainmillet.fr/sites/pierre-alainmillet.fr/local/cache-gd2/2b/9ea7d657f5e7d7aac6ba1f66b2b02b.png>

<https://pierre-alainmillet.fr/sites/pierre-alainmillet.fr/local/cache-gd2/d0/8b01dd632180cb3dc159a89f1fd708.png>

<https://pierre-alainmillet.fr/sites/pierre-alainmillet.fr/local/cache-gd2/a9/fc0a83cc79dffaa31f32b1aeb81a29.png>

<https://pierre-alainmillet.fr/sites/pierre-alainmillet.fr/local/cache-gd2/38/d08e1cd3f4cb1fb33209e7b571449d.png>

et voici leur présentation en vidéo (9 min)

[Impossible de lire la vidéo]

Le débat intégral peut être revu en visio ci-dessous.

[1] entre 3 et 23 mois dans l'étude de santé publique France