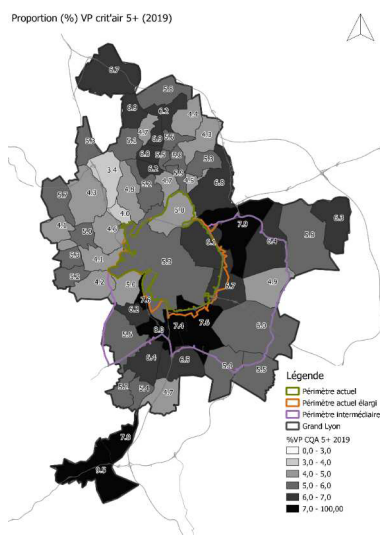


<https://pierre-alainmillet.fr/ZFE-1516>



Comment faire une ZFE juste socialement ?

- DHD -



Date de mise en ligne : lundi 15 mars 2021

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

Contribution transmise le 20 janvier dans le cadre de la préparation d'un séminaire de la majorité sur le projet de ZFE. La délibération ayant été votée ce 15 mars, il peut être utile de publier cette contribution après le [communiqué de presse de novembre 2020](#) qui éclairent [la position des élus communistes et républicains](#) pour l'abstention.

Chers collègues et amis,

Le séminaire sur la ZFE du 29 janvier est un moment important. Nous souhaitons vous donner, de manière détaillée, les arguments qui nous poussent à demander une révision significative du projet annoncé pour tenir compte de son impact social. Dans les quartiers populaires, il ne sera pas possible d'ignorer qu'une ZFE stricte et réellement contrôlée représentera un véritable choc économique et social, une ségrégation sociale interdisant la mobilité voiture à un très grand nombre, sans que nous n'ayons engagé une rupture avec le Plan de déplacement urbain actuel qui prévoit toujours, en 2030, une part modale de la voiture de 35 %.

Nous ouvrons plusieurs pistes de réflexions, et nous souhaitons qu'elles soient travaillées pour rechercher une forme de ZFE socialement juste, qui soit d'abord incitative à l'évolution des mobilités et non pas répressive.

La pertinence du projet de ZFE

1. La ZFE veut réduire fortement la pollution de l'air en réduisant la part venant des véhicules. L'argument le plus répété et le plus fort est l'évaluation de 48 000 décès prématurés en France, 1 000 dans la métropole. Il faut cependant répéter que la qualité de l'air est, depuis des années, en amélioration continue et significative. De fait, nos enfants respirent à Lyon un air bien meilleur que celui que nous respirions enfants, encore plus pour celui de nos parents... D'ailleurs, les 48 000 décès sont prématurés de six mois dans un contexte de gain de cinq ans d'espérance de vie. On pourrait présenter la situation d'une manière totalement inverse mais vraie elle aussi : l'amélioration continue de la qualité de l'air a contribué à une élévation importante de l'espérance de vie, quatre ans et demi. Elle aurait pu être de cinq ans sans la pollution de l'air. Sans ZFE, ce processus continuera et la pertinence de la ZFE ne porte donc que sur l'accélération de cette tendance existante.

2. La pollution de l'air est un phénomène multiple et le constat, en plein confinement en mars, d'une pointe de pollution montre que les déplacements n'en sont qu'un des facteurs. De fait, pendant les six semaines de confinement, on peut considérer qu'une ZFE stricte a été mise en oeuvre et, donc, que les pollutions à l'azote ont été pratiquement éliminées, alors que le niveau de qualité globale de l'air s'est dégradé.

Une politique globale de la qualité de l'air doit donc agir sur toutes les composantes -chauffage, industrie et transport- et, du point de vue du transport, doit agir aussi sur les émissions non liées à la combustion. Elle ne peut reposer sur l'illusion que la pollution de l'air sera principalement éliminée en interdisant le diesel.

La légitimité du projet de ZFE

3. Du point de vue de la santé publique, un des premiers facteurs de surmortalité est les conditions de travail.

Une évaluation de surmortalité équivalente à celle connue pour la pollution de l'air donnerait de l'ordre de 100 000 décès prématurés de six ans liés aux conditions de travail (écart d'espérance de vie entre les ouvriers et les cadres supérieurs), c'est-à-dire un enjeu sanitaire beaucoup plus important et grave. Malheureusement, quand les salariés agissent en justice pour la santé liée au travail (voir l'action des verriers de Givors), ils n'ont que peu d'échos médiatiques et, évidemment, pas d'action ni de soutien de l'Union Européenne. L'action sur la pollution de l'air serait plus légitime si elle accompagnait des actions aussi fortes sur la santé au travail. Peut-on imaginer une ZFET, Zone de faible exploitation au travail ?

4. La ZFE impacte de manière très inégale les habitants qui utilisent des véhicules pour se déplacer. Le seul Crit'Air conduit à accepter beaucoup de véhicules de luxe en interdisant une grande part des véhicules populaires. Les milieux aisés n'auront pas de difficulté pour adapter leur véhicule en quelques années, beaucoup de jeunes et de familles modestes ne le pourront pas. La ZFE ne peut être légitime en se limitant au seul Crit'Air et doit intégrer des critères ayant des impacts sociaux inverses (poids du véhicule, niveau de revenu de l'utilisateur, ...). Elle ne peut être légitime sans apporter des compensations à la hauteur de son impact social.

5. La légitimité de la ZFE est proportionnelle à son effet positif sur la qualité de l'air. Mais, d'autres politiques publiques ont aussi un effet positif sur la qualité de l'air. Le niveau de contrainte de la ZFE se justifie par sa contribution propre à l'impact global des politiques publiques sur la qualité de l'air.

De ce point de vue, l'ambition de notre politique mobilité sur la part modale de la voiture dans les déplacements métropolitains doit être revue. Le cadre actuel du PDU propose une part modale de la voiture baissant de 44 % en 2015 à 35 % en 2030. Fixer une ambition nouvelle plus importante, d'une part réduite à moins de 30 %, devrait conduire à une réduction de l'impact des voitures sur la qualité de l'air de l'ordre de 50 %.

Ce niveau d'impact est difficilement atteignable par une seule mesure ZFE. En effet, son impact propre dépend étroitement du niveau de contrôle mis en place et, donc, de son caractère réellement obligatoire. Réduire de 50 % l'entrée de véhicules Crit'Air>2 produit une réduction moindre que de réduire de 50 % le nombre de véhicules total. Si la ZFE n'est contrôlée qu'à 15 %, ce qui est l'échantillon légalement maximum d'un contrôle automatisé, son impact sur la qualité de l'air sera plus faible qu'un transfert modal équivalent sur les transports en commun.

6. La légitimité d'un périmètre d'application de la ZFE s'évalue aussi par l'impact sur la qualité de l'air dans et en dehors de ce périmètre, en comparaison de la contrainte qu'il représente. Un périmètre réduit, tel que le périmètre actuel, pousse à une transformation des mobilités ou des véhicules de tous ceux qui veulent pouvoir passer dans ce périmètre, même si une part de leurs déplacements se fait en dehors de ce périmètre. La ZFE contribue donc à l'amélioration de la qualité de l'air au-delà de son périmètre. Son extension peut augmenter plus les contraintes que les gains de pollution, de même qu'elle augmente les coûts de contrôle. L'équilibre entre impact sur la qualité de l'air et contraintes sur les habitants définit la légitimité d'un périmètre.

7. La légitimité d'un périmètre d'application s'évalue aussi au-delà de la métropole. Elle n'est pas déconnectée des territoires voisins. Nous devons évaluer les conséquences de la ZFE sur les territoires voisins (report de circulation, congestion des parkings relais, faiblesse des TC en axes pénétrants sur les deuxième et troisième couronnes). Sans l'accélération d'un véritable réseau express rail métropolitain, nous ferions payer notre attractivité aux territoires voisins en y reportant, en plus, les nuisances et la pollution que nous ne voulons plus "chez nous".

L'acceptabilité de la ZFE

8. Une ZFE pertinente, par son impact propre sur la qualité de l'air et légitime dans le cadre global des politiques

de mobilité, doit aussi être acceptable pour l'ensemble des citoyens. Elle ne peut être le choix d'une minorité urbaine de centre-ville dense au détriment d'une majorité périphérique. Elle ne peut être acceptable pour des catégories sociales aisées et inacceptables pour les catégories populaires.

9. Les premières mesures prises par les Communes de Lyon et Villeurbanne en direction des habitants possédant des véhicules utilitaires à usage domestique est contre-productive. Alors qu'il était pertinent de leur proposer de faire modifier leur carte grise pour confirmer l'usage non professionnel, la sanction immédiate semble montrer que les porteurs de la ZFE ne cherchent pas une acceptabilité large.

10. L'acceptabilité de la ZFE est aussi liée à sa prise en compte des usages des véhicules. On ne peut comparer les choix de mobilité d'une personne vivant et travaillant dans un périmètre réduit, et effectuant des trajets quotidiens de quelques kilomètres, et une personne effectuant des trajets quotidiens de plusieurs dizaines de kilomètres. On ne peut considérer de la même manière un usage quotidien et un usage exceptionnel. Un habitant peut être quotidiennement utilisateur de transport en commun et, exceptionnellement, utilisateur d'un véhicule personnel pour un usage particulier (transport volumineux, personne âgée ou handicapée, femme enceinte, ...). La notion de contexte d'usage d'un véhicule doit pouvoir être pris en compte.

11. L'acceptabilité de la ZFE est aussi liée à l'acceptabilité des coûts de remplacement de véhicules qu'elle impose. De ce point de vue, un utilisateur quotidien de véhicules rentabilisera plus rapidement un coût de remplacement qu'un utilisateur occasionnel. Mais la plus grande inégalité est dans les écarts de revenus. L'acceptabilité de la ZFE est dépendante de sa capacité à mettre en oeuvre des critères défavorables aux véhicules chers et à adapter son application, de manière différenciée, selon le niveau de revenu de l'usager ou en définissant des dérogations sur critères sociaux.

12. Pour certaines catégories de la population, les plus modestes, la ZFE peut représenter un frein à l'emploi. En effet, un volant important des travailleurs vivent de contrat d'intérim, souvent sur des horaires atypiques (nuit, très tôt le matin, tard le soir). L'offre de TC ne permet pas de couvrir leur besoin, et leurs revenus ne leur permettent pas de faire l'acquisition d'un nouveau véhicule. Pour tout cela, la ZFE serait un frein à l'accès à l'emploi.

Pour un processus de décision partagé

Les différences de points de vue qui se sont exprimés sur ce sujet rendent difficile d'envisager, à ce jour, une position commune de la majorité métropolitaine. Il faut donc un travail important pour lever les éventuelles incompréhensions, évaluer de manière partagée le niveau des contraintes et le niveau des gains, le nombre de bénéficiaires et le nombre de contraintes, ...

Les études en cours doivent nous donner des éléments précis et argumentés sur :

[-] Le nombre de véhicules concernés Crit'Air 2, 3, 4, 5 actuels, leur évolution annuelle naturelle et leur répartition géographique par Commune.

[-] Le coût total de la transformation de 100 % du parc existant en Crit'Air 2, en Crit'Air<2, en remplacement neuf ou en adaptation.

[-] le coût total de transformation du parc des collectivités locales et plus généralement des acteurs publics (il est estimé à 1MEuros pour la ville de Vénissieux) et le délai évalué au rythme actuel de son financement. la décision 2019 du Conseil de Métropole accordant aux Communes les aides métropolitaines ZFE doit être mise en oeuvre rapidement.

[-] L'impact des différentes mesures de politique publique sur la qualité de l'ait doit être comparé : impact du scénario PDU actuel, impact d'un PDU renforcé visant une part modale voiture passant sous les 30 %.

Comment faire une ZFE juste socialement ?

[-] Les conditions juridiques des contrôles, des dérogations et des contrôles. Il doit être possible de définir des dérogations dépendant des usages (personnes âgées, handicapées, ...) ou dépendant des situations de revenus (bénéficiaires de minima sociaux, chômeurs, moins de 25 ans).

[-] La possibilité d'une réglementation reposant non sur un constat unique mais sur la répétition du constat de présence d'un même véhicule dans la ZFE. On peut étudier un système de "points" attachés au véhicule et conduisant à une sanction au bout d'un certain nombre de points.