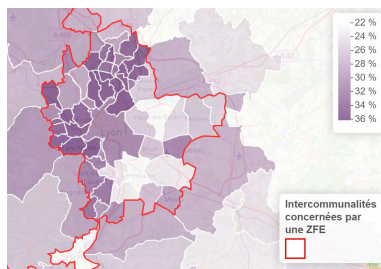


<https://pierre-alainmillet.fr/Pour-accompagner-la-ZFE-il-faut-d>



Pour accompagner la ZFE, il faut d'abord un nouveau plan de déplacement urbain

- DHD -



Date de mise en ligne : vendredi 14 janvier 2022

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

La concertation en cours sur la Zone de Faible Emission (ZFE) devait se terminer le 5 février prochain. Un délai supplémentaire de quelques semaines est en discussion. La participation est en effet pour l'instant bien insuffisante, 4000 participants, par rapport aux enjeux qui concernent à terme 450 000 véhicules potentiellement interdits !

C'est ce que j'ai constaté au débat public organisé par les élus de gauche de Feyzin qui m'avait invité le 10 janvier dernier. 25 participants et le sentiment pour beaucoup de découvrir un sujet qui demande du temps pour le comprendre...

C'est aussi ce que la ville de Vénissieux avait demandé à la métropole pour élargir la concertation, avec les entreprises, les conseils de quartier, un panel citoyen vénissien... Malheureusement, les moyens consacrés à la participation ne l'ont pas permis.

Cependant, le "panel citoyen" métropolitain a rendu son avis en décembre 2021, se prononçant pour la ZFE mais avec 4 propositions fortes

- ▶ **un périmètre plus large pour que tous les habitants profitent du bénéfice sur la qualité de l'air,**
- ▶ **un calendrier plus souple pour laisser aux citoyens le temps de s'adapter,**
- ▶ **de puissantes mesures d'accompagnement : en faveur des transports en commune et de l'achat de véhicules propres**
- ▶ **une meilleure communication**

Si les positions sur la plateforme de participation sont plus variées pour ou contre la ZFE, elles rejoignent souvent d'une manière ou d'une autre les quatre propositions du panel. J'en profite pour poursuivre le débat sur ces propositions citoyennes.

La demande d'un périmètre plus large est surprenante. Elle se comprend dans le sens de l'égalité des citoyens, mais elle fait croire que seuls les habitants dans le périmètre de la ZFE gagneraient une meilleure qualité de l'air. C'est faux. Les véhicules polluants ne circulent pas que dans le périmètre ZFE mais partout dans l'agglomération. S'ils sont remplacés à cause d'une ZFE lyonnaise, toute l'agglomération en bénéficie ! Par contre, il ne faut pas que ces véhicules soit vendus dans les territoires voisins de la métropole, car les polluants circulent bien sûr avec les masses d'air. Mais cela est vrai même avec un périmètre étendu de la ZFE métropolitaine ! C'est pourquoi les aides publiques au changement de véhicule supposent que l'ancien soit bien mis au rebus.

Je ne partage donc pas cette proposition qui renforce considérablement les contraintes sur les citoyens sans améliorer de manière significative la qualité de l'air pour tout le monde.

Les trois autres propositions du panel portent sur trois aspects souvent évoqués dans les discussions.

Sur la communication, les insuffisances de la participation le confirme. Il faudra faire beaucoup plus. Et cela renforce l'importance de la proposition suivante sur l'agenda. Une mise en oeuvre de 2022 à 206 paraissait être un agenda long, mais pour accompagner 450 000 personnes à un changement de mobilité, ce n'est pas si simple. Beaucoup vont découvrir au dernier moment la contrainte, notamment les familles à faible revenus qui ne cherchent pas périodiquement à changer leur véhicule, mais plutôt à savoir comment le faire rouler le plus longtemps possible.

Pour accompagner la ZFE, il faut d'abord un nouveau plan de déplacement urbain

Le risque d'un agenda serré, c'est de pousser à une forme d'obsolescence imposée qui n'a pas de sens d'un point de vue environnemental !

Les entreprises peuvent jouer un rôle important pour discuter avec leurs salariés de leur condition de déplacement. Le SYTRAL devrait jouer un rôle important dans la communication avec l'atout de ses nombreuses stations et arrêts de bus. Mais cela prendra du temps, et il faut inventer une formule souple qui permette d'accompagner les habitants et pas de commencer par les sanctionner !

D'autant que personne ne sait encore si le gouvernement autorisera les radars "plaque immatriculation" et dans quelles conditions. Or, sans ces radars, seules les polices municipales pourront organiser le contrôle de la ZFE et franchement, elles ont autre chose à faire sur la sécurité, les incivilités, la circulation, le stationnement...

Un calendrier plus souple pour les citoyens est essentiel. 450 000 véhicules interdits en 2026, cela représente 100 000 habitants par an à accompagner vers un autre véhicule ou d'autres mobilités. C'est énorme. La date de 2026 a été longuement discutée en 2021 pour la première délibération ZFE. Tout confirme que cette date est trop proche. Il faut réussir chaque étape de la ZFE, en commençant par l'interdiction cette année des véhicules Crit'Air 5, et avancer en fonction des alternatives réellement disponibles pour accompagner et non pas pour sanctionner.

Pour les élus communistes, l'agenda de la ZFE doit être cohérent avec l'agenda de développement des transports en commun, et notamment de la livraison des nouvelles lignes de tram et de métro.

De même, la ZFE pour les personnes venant travailler dans l'agglomération et habitant à l'extérieur devrait être conditionnée par la disponibilité de solutions d'accès en train depuis les territoires concernés. Il faudrait donc qu'un plan de développement d'un RER à la lyonnaise soit connu avec un agenda de mise en œuvre.

C'est bien sûr pour les véhicules Crit'Air 2, qui sont les plus nombreux, que l'existence d'alternatives est la plus importante. Sinon, ces véhicules seront remplacés par des Crit'Air1 le plus souvent essence, car il est rare de pouvoir recharger un véhicule électrique en immeuble. Or, la dernière étude de Santé Publique France confirme que le remplacement d'un diesel par un essence de même type a un effet négatif sur l'impact sanitaire, car les poussières émises par l'essence ont plus d'impact sur la santé publique que les oxydes d'azote émis par le diesel.

Un accompagnement fort en faveur des transports en commun et de l'achat de véhicules propres fait aussi consensus et est repris très souvent dans toutes les participations.

De ce point de vue, le doublement de l'investissement du SYTRAL décidé par la nouvelle majorité métropolitaine est important, mais ne suffit pas ! Les Vénissiens savent que le T4 est bondé le matin, il atteint 60 000 passagers par jour et c'est son maximum. Or pour les Vénissiens, mais aussi les Feyzinois, les Corbasiens et tout le sud de l'agglomération, il faudrait un accès renforcé à Lyon en TC ! Il y a des discussions : une ligne forte vers Corbas par la zone industrielle, une ligne forte de St-Fons vers Feyzin sur l'ancienne nationale 7, avec un pôle d'échange vers le boulevard urbain sud.. Mais rien de tout ça n'est pour l'instant dans le programme du SYTRAL.

C'est pourquoi les communistes demandent d'ouvrir au plus vite la concertation sur le futur plan de mobilité métropolitain [1], et de reporter les décisions sur les dernières phases de la ZFE après la validation de ce plan de mobilité, pour qu'on puisse dire aux habitants impactés par la ZFE quelles sont les alternatives possibles et à venir...

En complément des propositions du panel citoyen

vers des dérogations souples, tenant compte des situations concrètes des habitants....

La souplesse de l'agenda et l'accompagnement vers des solutions de mobilité demandent sans doute une large place aux dérogations dans le dispositif d'accompagnement. Cela permet de donner du temps à ceux qui ne peuvent changer de véhicule rapidement. Les services d'accompagnement à l'emploi et les services sociaux devraient pouvoir accorder de telles dérogations.

Prendre en compte les petits rouleurs

Même sans difficulté sociale particulière, une famille qui n'utilise pas de voiture pour ses déplacements dans l'agglomération en semaine peut avoir un véhicule familial Crit'Air 2 ou 3 qu'elle ne souhaite pas changer et qui ne lui sert que les week-end et les vacances pour partir de Lyon ! C'est souvent le cas de familles lyonnaises, de jeunes couples de cadres qui vont à leur travail en vélo, mais vont randonner en montagne le week-end. L'impact sanitaire de leur court déplacement dans l'agglomération lyonnaise est marginal, alors que le coût environnemental du remplacement de leur véhicule, qui ne sera pas mis au rebus, est considérable.

Obtenir une révision des "Crit'Air" ...

L'injustice sociale des ZFE repose notamment sur la définition des étiquettes Crit'Air qui ne tiennent pas compte des émissions réelles des véhicules, notamment qui ne tient pas compte des pollutions de frottement (freins, pneus) et donc qui favorisent des véhicules hybrides lourds et chers tout en défavorisant des véhicules plus légers et moins chers.

Les étiquettes ne devraient reposer que sur les émissions réelles totales constatées sur des véhicules de série en condition de circulation réelle. De ce point de vue, des diesels récents peuvent être moins impactant pour la santé publique que des essences sans pots catalyseurs.

Enfin, ces étiquettes ne tiennent pas compte non plus de la conduite qui joue pourtant un rôle important. Un jeune cadre énervé au volant de son gros SUV hybride et qui accélère et freine à chaque carrefour émettra beaucoup plus de poussières (de frottement) qu'un retraité calme et son vieux diesel bien réglé...

Réduire les kilométrages en voiture et pas le nombre de voitures !

La question des petits rouleurs illustre en fait une limite plus fondamentale de la démarche ZFE. Elle ne porte que sur l'autorisation d'un véhicule donné, mais pas sur le nombre de kilomètres qu'il effectue.

Or un véhicule Crit'Air 2 qui fait 2000 kilomètres par an dans l'agglomération émettra beaucoup moins de polluants qu'un véhicule Crit'Air 1 qui fait 5000 kilomètres !

L'enjeu est bien de réduire la part modale de la voiture dans les mobilités, donc les kilomètres parcourus et pas de réduire le nombre de véhicules. Beaucoup d'utilisateurs des transports en commun ou de cyclistes ont aussi un véhicule qu'ils utilisent pour des trajets hors de l'agglomération ou des trajets exceptionnels (courses, achat de meubles...).

Pour accompagner la ZFE, il faut d'abord un nouveau plan de déplacement urbain

Le choix d'effectuer un déplacement en voiture peut résulter de conditions concrètes, une personne handicapée, un personne âgée ou malade, plusieurs enfants en bas age, un colis volumineux à transporter... Et toutes ces raisons valables sont "oubliées" dans la démarche ZFE. Par contre, si un déplacement en transport en commun est plus rapide qu'un déplacement en voiture, peu d'habitants choisiront leur voiture. C'est le temps de trajet qui est le premier facteur de choix de sa mobilité.

C'est la même chose avec les modes actifs. Si je peux faire un trajet en vélo de manière sécurisé et qui ne prend pas plus de temps qu'en voiture, en simplifiant le stationnement en toute sécurité, alors beaucoup de gens vont choisir le vélo !

C'est pourquoi le développement accéléré des transports en commun et des modes actifs sécurisés devraient venir avant la ZFE. Et ce qui montre le caractère très politicien de la loi ZFE, c'est que la ZFE perd de son sens si la part modale de la voiture est réellement réduite en pratique. Ce qui tombe bien, car il est alors inutile d'imaginer des solutions de contrôle coûteuses à base de radars problématiques...

[1] l'ancien plan de déplacement urbain