

<http://pierre-alainmillet.fr/Contribution-du-PCF-a-la>



Contribution à la concertation sur la ZFE

- DHD -



Date de mise en ligne : dimanche 28 novembre 2021

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

Un résumé de cette contribution est en ligne sur le site de la [participation citoyenne à la consultation ZFE](#) que je vous invite à découvrir. Et bien sûr, je vous invite à y participer. Elle est ouverte jusqu'au 5 février 2021.. Mais faites-le en 2021 !

1/ Oui, il faut agir pour réduire la mortalité anticipée liée à la pollution de l'air, dans une politique globale de santé publique

La dernière étude de santé publique France (2021) sur [l'impact sanitaire de la pollution de l'air](#) précise cet enjeu de santé publique en le situant dans la mortalité globale. La mortalité anticipée liée aux pollutions de l'air par les poussières représente 40 000 décès prématurés en moyenne de 7,6 mois (en baisse sur l'étude de 2016), et représente 7% de la mortalité en France. C'est significatif, mais loin des enjeux des cancers (29%) et maladies cardio-vasculaires (25%). La pollution de l'air se situe au même niveau que les morts violentes et suicides.

Les inégalités sociales d'espérance de vie sont beaucoup plus fortes (13 ans entre les 5% les plus riches et les 5% les plus pauvres) que celles liées à la qualité de l'air. D'ailleurs, la mortalité est plus forte en Haute-Loire que dans le Rhône alors que la pollution de l'air y est évidemment beaucoup plus faible. Tout le monde ne peut pas habiter sur le plateau de Margeride entre Cantal et Haute-Loire, un des sites les moins pollués aux poussières dans les relevés de AURA-ATMO. C'est pourquoi le débat public devrait retenir la référence aux seuils OMS [1].

seuil de référence pour évaluer la "sur-pollution"	décès prématurés du à cette sur-pollution	perte d'espérance de vie	poids sur la mortalité totale
plus faible pollution anthropique (situation de la région de la Margeride entre Cantal et Haute-Loire)	48 000	9 mois	9%
seuil OMS	17 700	4 mois	3%

Il reste que beaucoup d'habitants de l'agglomération, notamment proche des axes routiers, font face à des niveaux de pollutions dépassant les seuils de l'OMS, seuils qui viennent d'ailleurs d'être abaissés, ce qui justifie des politiques publiques visant à respecter partout les seuils de l'OMS.

2/ Oui, les mobilités sont une des sources de pollution de l'air et c'est une raison de plus de réduire la part modale de la voiture en ville.

Le pic de pollution aux poussières en mars 2020 à Lyon, en plein confinement pendant une quasi disparition du trafic automobile confirme qu'il existe d'autres sources de pollutions qui peuvent être même dominantes, anthropiques (notamment le chauffage au bois des particuliers) ou naturelles (foehn).

Mais les études confirment que le trafic automobile est responsable de 63% des émissions de NOx et de 30% des émissions de poussières. C'est donc un axe important des politiques publiques visant la qualité de l'air.

La réduction de la part modale de la voiture est d'abord un enjeu de mobilité au service d'une ville apaisée. La voiture ne répond pas aux besoins de mobilité de nombreux habitants qui perdent du temps dans des bouchons qui enlaidissent la ville, et bien entendu, concentrent la pollution de l'air. Les automobilistes sont les premiers à regarder les alternatives qui répondent à leurs besoins de déplacements. Le critère dominant de choix de mobilité est le temps de déplacement, à côté de son coût et de critères de confort, de plaisir, ou de santé. Si la voiture est parfois le choix le plus efficace en temps de déplacement, ce n'est pas toujours le cas. Il faut tout faire pour rendre les transports collectifs, comme les modes actifs [2], "désirables" par leur niveau de performance, de confort, de sécurité et de service.

Mais l'étude 2021 de santé publique France montre que les poussières ont un impact sanitaire 6 fois plus important que les NOx. Le remplacement d'une voiture diesel par une voiture essence de même âge et catégorie a un double effet dont le bilan est alors négatif, une forte baisse des émissions de Nox, mais une hausse significative des émissions de poussière (sans compter une hausse des émissions de gaz à effet de serre) [3]. Or la dernière étude de Santé publique France identifie séparément l'impact sanitaire de ces deux polluants, les poussières étant responsables de 6 fois plus de décès prématurés que les Nox (40 000 pour 7000) avec une perte d'espérance de vie 5 fois plus forte (7,6 mois pour 1,6 mois)

Autrement dit, le remplacement d'un Crit'Air 2 diesel par un équivalent Crit'Air 1 essence a un effet aggravant sur l'impact sanitaire.

De même, l'électrification de l'ensemble du parc automobile, sans compter l'enjeu économique, environnemental et technologique pour la filière, ne supprime pas la pollution de l'air. Des études indiquent que la part des poussières émises par la combustion ne représente que 54% des émissions totales, autrement dit, les émissions liées aux frottements (pneus, freinage, routes) représentent en gros la moitié des émissions et un véhicule électrique continue à émettre donc la moitié de ce qu'émettent tous les autres véhicules.

L'enjeu principal est donc bien la réduction de la part modale de la voiture et non pas la "sortie du diesel" dont on parle souvent.

3/ La ZFE est utile si elle incite au développement des alternatives sans devenir un outil punitif inégal socialement.

La loi impose des ZFE qui interdisent à terme les véhicules Crit'Air supérieur ou égal à 3. Mais la ZFE, surtout si elle interdit les Crit'Air 2, peut avoir un impact social inégal et injuste. Des véhicules lourds, chers et pourtant polluants comme les SUV hybrides, véhicule actuel type des classes supérieures pourraient être autorisés et le retraité ouvrier qui fait durer un vieux véhicule diesel roulant peu se verrait interdit de circuler. Bien entendu, cela interroge la définition des niveaux "Crit'Air" qui est un enjeu national, et devrait mieux prendre en compte l'ensemble des pollutions (y compris hors combustion, dans tout le cycle de vie, et dans la filière d'approvisionnement de l'énergie utilisée).

Cela interroge bien sûr les mesures d'accompagnement de la ZFE, pour tenir compte des usages (associations, "petits rouleurs", usage de loisir hors métropole...) mais aussi des critères sociaux afin de ne pas mettre en place un "péage" discriminant socialement.

Cela dit, le cœur de la réponse est dans le niveau de développement des transports en commun sous toutes leurs formes (RER, métro, trams, bus, mais aussi transport à la demande), mais le temps de mise en œuvre de ces politiques est plus long que les délais annoncés pour la ZFE.

C'est pourquoi nous pensons qu'un principe de dérogation sur la date de mise en circulation d'un véhicule sous critère de ressource est nécessaire pour éviter tout effet injuste socialement. Sauf exception comme un collectionneur, personne ne garde un très vieux véhicule s'il a la possibilité de le changer. Ceux qui le font, et ont des véhicules de 2ème ou de 3ème main n'ont en général pas le choix. Accompagnons l'évolution de leur mobilité sans mettre en cause leur véhicule qui roule souvent peu dans la métropole. Si au-delà de 2026, il reste un faible nombre de véhicules Crit'Air 2 ou 3, leur impact sur la pollution sera négligeable si la ZFE a réussi à faire évoluer en masse les mobilités métropolitaines.

4/ La ZFE a besoin d'un nouveau plan de mobilité articulé aux objectifs du PLU-H et associé à de nouveaux financements.

La loi LOM a fait évoluer les anciens Plan de Déplacement Urbains (PDU) en plan de mobilité (PDM). L'actuel PDU de la métropole a été décidé dans l'urgence de la procédure de révision du PLU-H avec un débat très limité conduisant à une ambition trop faible pour l'évolution des mobilités, qui doivent passer de 2015 à 2030 de

[-] 44% à 35% pour la voiture

[-] 19% à 22% pour les transports en commun

[-] 2% à 8% pour les modes actifs

[-] les déplacements à pieds (ou trottinette), restant stables de 34% à 35%

Ce qui frappe est l'absence d'ambition pour un report modal réel de la voiture vers les transports en commun, puisque la part modale des TC augmentera deux fois moins en quinze ans de 2015 à 2030 que sur les 10 ans de 2005 à 2015 ! De fait, la métropole du Grand Lyon reste sous-doté en infrastructure de transport lourd. Nous avons deux fois moins de stations et de kilomètres de métro que Barcelone, de taille comparable !

Bien sûr, le financement est un défi. La nouvelle majorité a engagé un doublement des investissements du SYTRAL passant de 1 à 2 Milliards sur le mandat. Mais cela permet simplement de réaliser les projets d'infrastructures déjà connus (lignes circulaires A7 et A8, prolongation de métro B au sud, du métro A à l'Est). La concertation encours sur le choix entre des lignes de métro (avec la ligne E, la liaison nord vers Rillieux...) illustre qu'il faudrait tout faire et qu'il manque encore des lignes fortes (vers Feyzin-Corbas, dans le Val de Saône...) sans compter l'enjeu décisif d'avancer enfin vers un véritable RER métropolitain capable d'offrir une alternative à la majeure partie des 150 000 Véhicules quotidiens entrant dans l'agglomération de l'extérieur.

Bref, il faut gagner une intervention massive de l'état et dé plafonner la contribution des entreprises pour les faire contribuer plus fortement à un service décisif pour la qualité de vie au travail de leurs salariés.

5/ Réduire les tarifs et construire les conditions de la gratuité pour beaucoup

Les transports en commun doivent gagner en qualité de service (fréquence, confort, amplitude horaires, tranquillité, présence humaine...) et en capacité pour attirer beaucoup d'usagers de la route. Mais une fois établie la pertinence des TC du point de vue du temps et des conditions de parcours, il reste l'enjeu tarifaire qui ne peut pas être résumé au constat que la voiture coute cher si on prend en compte tous ses coûts, amortissement, entretien, assurance...

Car beaucoup de salariés ont un véhicule déjà amorti, surtout ceux qui seront les plus impactés par la ZFE. Beaucoup

cherchent des solutions pour réduire le coût d'entretien avec l'auto-réparation, l'entraide du réseau de connaissance, et les assurances sont prises au minimum légal, assumant le risque d'un problème plus grave, sans compter la part significative de défaut d'assurance.

De plus, la plupart des usagers ne peuvent se passer totalement de voiture et donc l'abonnement TCL est toujours vu comme une dépense supplémentaire.

C'est pourquoi il faut simplifier l'accès à l'ensemble des offres de TC, aller vers une billetterie unique TCL-SNCF facilitant l'intermodalité dans une démarche globale allant vers la gratuité pour beaucoup.

La nouvelle majorité métropolitaine a fait un premier pas significatif avec la gratuité pour les revenus les plus faibles et un abonnement à dix euros, l'ensemble concernant 100 000 habitants. Mais il faut annoncer clairement de nouvelles mesures (enfants notamment) et trouver un modèle économique qui augmente le financement par les entreprises, le financement public, afin de réduire fortement le financement par les usagers. Le succès de l'abonnement à 10Euros est révélateur. Le généraliser rapidement pour au moins 50% des usagers serait un atout pour réussir la ZFE.

[1] données de [l'étude de santé publique France de 2016](#)

[2] vélo, marche, trottinettes

[3] voir l'<https://www.ecologie.gouv.fr/emissions-des-voitures-essence-diesel-et-hybrides-recentes-gouvernement-rend-public-letude>">étude publiée par le gouvernement sur la norme la plus récente Euro6d-Temp, un véhicules diesel émet 2,8 fois moins de poussières qu'une version essence