

<http://pierre-alainmillet.fr/ZFE-accompagner-tous-les-habitants>



Conseil de métropole du 14 mars 2022

ZFE : accompagner tous les habitants !

- Délibérations - Conseil métropolitain du Grand Lyon -



Date de mise en ligne : lundi 14 mars 2022

Cette première délibération opérationnelle sur le renforcement de la zone de faible émission est importante bien qu'elle ne concerne que 19 000 véhicules sur les plus de 450 000 potentiellement concernés à terme. Elle doit en effet permettre d'expérimenter les moyens d'accompagnement des automobilistes, que ce soit pour la relation aux personnes concernées ou pour les dérogations et les aides qui sont proposées.

Cette expérimentation doit nous permettre de trouver le bon équilibre entre les contraintes imposées aux automobilistes et les gains en santé publique que l'évolution des mobilités provoquées par ces contraintes permet d'obtenir. Pour nous, la ZFE n'a pas pour but de réduire le parc automobile de la métropole, mais le nombre de kilomètres parcourus et donc les émissions polluantes induises, dont il ne faut pas oublier que pour les poussières 45% proviennent non de la combustion mais des frottements et donc existent quel que soit le véhicule utilisé.

C'est pourquoi nous insistons dans le débat sur les mobilités métropolitaines, comme nous l'avons fait à la dernière commission générale, pour construire une vision à long terme d'une part modale de la voiture en très forte réduction. Cela suppose bien sûr un développement considérable des transports en commun. Nous considérons même que les contraintes de la ZFE devraient être échelonnées dans les années à venir en liaison avec le développement des alternatives qu'elles soient liées aux transports en commun, au covoiturage, aux mobilités partagées, aux modes actifs. La réponse au défi de la qualité de l'air ne peut pas être de contraindre les usagers à limiter leur déplacement ce que le confinement a fait, comme risque de le faire l'explosion des prix des carburants. Rappelons qu'en plein confinement strict en mars 2020 avec un périphérique vide, nous avons connu un pic de pollution aux poussières.

C'est pourquoi nous insistons aussi sur la dernière étude de santé publique France dont un seul chiffre est cité dans la délibération. Pour la première fois, cette étude situe la pollution de l'air dans l'ensemble des décès, 7%, loin derrière les cancers. L'étude évalue aussi pour la première fois séparément l'impact sanitaire des poussières et des Nox. Les précédentes études ne tenaient compte que des poussières. Leur impact se révèle 6 fois plus important que celui des Nox. Attention donc aux décisions contre-productives. Changer un véhicule Euro 6d diesel par un Euro6d essence, c'est-à-dire changer un Crit'air 2 par un Crit'Air 1, c'est augmenter l'impact sanitaire.

Mais venons-en à la délibération elle-même pour les véhicules particuliers Crit-Air 5 et non classés.

Nous ne savons pas combien de ces véhicules sont réellement roulants, ni ce que recouvrent les non classés, ni les types de déplacements des usagers de ces véhicules, ni leur nombre de kilomètres parcourus. Cela rend difficile les évaluations de gains sur la pollution de l'air, qui sont de toute façon faibles compte tenu du faible nombre de véhicules Crit'Air 5. C'est pourquoi nous regrettons de ne pouvoir dire aujourd'hui comment s'organisera la relation avec les propriétaires concernés. C'est clairement le rôle de l'état et nous attendons avec impatience la réponse du préfet sur cet enjeu essentiel de la mise en oeuvre d'une loi nationale. En attendant, nous pensons qu'il faut faire plus pour permettre à toutes les personnes concernées d'être reçues autant pour les aider à s'adapter à la ZFE 5+, que pour nous aider à mieux comprendre comment faire évoluer les mobilités.

Nous avons beaucoup travaillé dans la préparation de cette délibération pour chercher comment accompagner plutôt que sanctionner. Contrairement à la vitesse ou le non-respect de la loi est une contravention ou même un délit, nous ne considérons pas le propriétaire d'un véhicule ancien comme un coupable. Notre objectif devrait être de n'avoir aucune sanction ou presque pour non respect de la ZFE parce-que nous aurons accompagné tout le monde. C'est pourquoi nous regrettons la limitation des dérogations et des aides aux seuls habitants et salariés de la ZFE, pour l'essentiel donc, des lyonnais et Villeurbannais. Nous avons proposé dans la préparation de cette délibération puis

ZFE : accompagner tous les habitants !

dans des propositions d'amendements, d'élargir le public concerné en considérant que les saint-foniards, vénissians, brondillants, vaudais ou rillards, nombreux à être contraints par cette ZFE 5+ étaient le plus souvent des personnes à faible revenus. Cela n'a pas été possible et nous le regrettons.

Nous nous étions abstenus lors de la première délibération en mars en considérant que si nous partageons les objectifs de qualité de l'air, nous étions inquiets de l'impact social de ces mesures qui peuvent être fortement inégales et vécues comme telles. Rappelons que le travailleur pauvre est contraint à changer de mobilité, pour une solution qui peut être non choisie, quand le cadre supérieur peut en profiter pour se payer le SUV hybride de ses rêves.

Nous considérons que cette première mise en oeuvre pour un nombre limité de véhicules laisse de côté trop d'habitants des villes populaires et nous nous abstiendrons. Il est essentiel de poursuivre le travail dans deux objectifs :

[-] Mettre les moyens pour construire l'accompagnement de tous jusqu'à rendre le contrôle marginal dans l'atteinte de l'objectif de qualité de l'air

[-] Rythmer la mise en oeuvre des contraintes par l'agenda de construction des solutions alternatives, à l'échelle des besoins de mobilité de tous les habitants