

<http://pierrealainmillet.fr/ZFE-1769>



Conseil de la métropole des 26 et 27 septembre 2022

Qualité de l'air et ZFE, les enseignements de la concertation

- Délibérations - Conseil métropolitain du Grand Lyon -



Date de mise en ligne : lundi 26 septembre 2022

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

L'immense majorité de nos concitoyens ne peuvent qu'espérer des lendemains qui respirent, mais beaucoup s'interrogent sur les lendemains tout court, le lendemain de leurs courses, de leur fin de mois qui leur revient 7 fois par semaine comme le chantait le poète, et aussi le lendemain obscurci des risques de guerre.

Nous avons dit en introduction de ce conseil qu'il nous fallait entendre les inquiétudes populaires et montrer notre engagement à accompagner nos concitoyens dans ces crises. Nous sommes inquiets que l'agenda de la ZFE et les décisions qui seront prises au printemps prochain ne génère plus d'inquiétudes sur ce qui est d'abord vécu par beaucoup comme une contrainte supplémentaire.

C'est le premier enseignement de la concertation préalable, le consensus sur l'objectif de qualité de l'air et les inquiétudes vis à vis des impacts sociaux, les préoccupations sur l'impact environnemental global et les interrogations sur la mise en œuvre. Il faut ajouter de plus que cette concertation, si elle a fait connaître le sigle ZFE, est restée loin de l'enjeu concernant 350 000 habitants avec seulement 465 propositions et 358 questions. Beaucoup d'habitants commencent à découvrir le sujet et beaucoup vont se heurter au dernier moment à la contrainte.

Les entreprises devraient être un vecteur essentiel. Elles ont des plans de déplacements, connaissent les déplacements domicile-travail, elles pourraient être un facteur de massification de la concertation de manière concrète et personnalisée pour chaque salarié. Cela suppose un travail volontariste avec les syndicats de salariés qui expriment eux-aussi leurs inquiétudes.

Deuxièmement sur le fonds, nous partageons l'ambition de lendemains qui respirent, mais en trouvant comme la délibération le souhaite, la "juste contrainte".

C'est pourquoi nous ne partageons pas l'amplification sur le Crit'Air 2 en 2026. Car elle a un impact réel sur les émissions d'azote, elle peut avoir un résultat contraire sur l'impact sanitaire. Santé Publique France analysant en 2021 pour la première fois séparément l'impact des poussières et des Nox, révèle que les premières ont 6 fois plus d'impact sanitaire. L'IFPEN étudiant les 22 véhicules vendus en France et homologués Euro6DTemp montre que si les diesels émettent 3 fois plus d'azote, les essences émettent 15 fois plus de poussières [1]. Les enjeux environnementaux sont toujours multi-critères. Or les propriétaires de Crit'Air 2 en 2022 sont certainement ceux qui changent assez régulièrement de véhicules et donc changeront d'ici 2026. Si la ZFE les conduit à les remplacer massivement par des Crit'Air 1 essence, le bilan sanitaire sera négatif !

Sans compter que la future norme euro7 imposera aux diesel une limite sur les Nox inférieure à celle des essences euro6 actuelles. Un diesel de 2025 émettra alors moins de Nox qu'un essence Crit'Air 1 de 2022.

La revue Que Choisir a rendu compte en avril 2021 de l'enquête voiture et environnement Green Ncap, qui fait un classement environnemental des véhicules et place aux trois premières places des routières des véhicules diesel.

Nous le répétons, la médiatisation d'un débat public focalisée sur les choix techniques est un piège, ce qui nous importe c'est l'impact sanitaire. La fixation médiatique sur le diesel est un non-sens sanitaire, rendant plus difficile son acceptation sociale parce-que justement, elle ne porte pas une "juste contrainte".

D'autant que troisièmement, l'inégalité dans le parc automobile rend la réponse à l'enseignement nr 2 difficile, ce que révèle avec force le périmètre mis en débat qui concerne tout l'est lyonnais mais épargne l'ouest lyonnais. Je peux vous dire que la réaction sur les marchés de l'Est lyonnais est vive à la découverte de cette carte publiée dans la presse. Nous comprenons bien que l'ouest lyonnais ayant déjà des taux élevés de véhicules électriques ou hybrides, son intégration dans la ZFE n'apporte pas grand chose de plus. Mais cela révèle en creux que la contrainte ZFE est d'abord tournée vers les milieux populaires dont le parc évolue lentement, ce qui conduit à un haut niveau d'aides et d'accompagnement. Mais cela n'enlève pas le fonds. Les plus riches s'adaptent sans même qu'on leur demande, mais il faut user de la contrainte pour accélérer l'adaptation de la majorité.

[http://pierrealainmillet.fr/sites/pierrealainmillet.fr/local/cache-vignettes/L400xH225/cartes_zfe_revenus-53b04.png]

Quatrièmement, il faut aussi interroger l'impact environnemental du remplacement d'un grand nombre de véhicules. La ZFE contraindra 326 000 véhicules légers concernés sur 670 000, dont la moitié conduisant à un changement de véhicule, soit plus de 150 000 véhicules à la casse... Pourtant des études environnementales montrent qu'au total, il vaut mieux prolonger un diesel Critair2 bien entretenu que le changer pour un Crit'Air1 ! [2].

Cinquièmement, une juste contrainte, c'est aussi une contrainte qui vient après des politiques publiques en faveur des habitants. C'est l'enjeu des mobilités alternatives. Entre les contraintes sur les automobilistes et le soutien aux mobilités alternatives, quelle est la priorité de nos politiques ?

Sur ce point, la réponse à l'enseignement nr 4 de la concertation souffre d'une ambition trop faible pour les transports en commun. Le déclencheur d'une transition massive des déplacements pendulaires de la région lyonnaise serait le lancement concret d'un véritable RER à la lyonnaise. Mais qui croit en sa mise en œuvre rapide ? Le travail encours sur le futur plan de mobilité du SYTRAL se fait toujours sans la région et donc laisse de côté cet enjeu pourtant crucial du rail.

Quand aux 4 nouvelles lignes structurantes du SYTRAL, on en reste à ce qui était déjà identifié dans le PDU actuel, totalement insuffisant pour une mobilité métropolitaine sortant massivement de la voiture individuelle. Rappelons que la métropole de Lyon a 4 fois moins de stations et de lignes de métro que Barcelone !

Une juste contrainte suppose aussi l'affirmation publique que les transports en commun sont le choix prioritaire, avec une politique d'accès que symbolise la gratuité comme affirmation d'un droit à la mobilité pour tous. Ce n'est pas seulement une politique de solidarité, mais l'affirmation d'un choix collectif. Nous avons fait de premiers pas en début de mandat. La concertation devrait inclure ce débat sur la gratuité.

Sixièmement, une juste contrainte, c'est aussi une contrainte que les citoyens peuvent s'approprier comme un choix personnel. Nous ne soutenons pas une mise en œuvre qui reposerait d'abord sur un outil de sanction, qui de plus met sur le même plan la sanction légitime de comportements illégaux et la pénalisation injuste de situations sociales contraintes. Ne pas avoir pu changer de véhicule, ce n'est pas de même nature que griller un feu ou rouler à grande vitesse.

C'est pourquoi, sans compter les difficultés techniques et juridiques de leur mise en place, nous ne soutenons pas les radars plaques. Nous pensons que le système de contrôle devrait reposer sur les relations avec les usagers qui se développeront avec l'agence des mobilités, qui devrait se déployer dans toute l'agglomération et multiplier les actions pour toucher le plus grand nombre. Il faudra des actions de contrôle, et il y a des lieux typiques qui seraient d'une grande efficacité comme les centres commerciaux pour constater une infraction. Mais cela ne doit pas être le premier lien entre l'automobiliste et la ZFE.

Enfin, nous partageons la préconisation des garants de la CNDP sur la nécessité de rendre visible aux usagers les résultats de la concertation. Il faudra identifier les mesures nouvelles qui émergeront de la

concertation réglementaire. Permettez-nous de donner un exemple : nous avons beaucoup de personnes âgées qui s'inquiètent, qui roulent peu avec des véhicules âgés mais bien entretenus. Il leur est proposé une dérogation petit rouleur qui suppose une procédure à chaque déplacement. Ne peut-on étudier une dérogation spécifique pour les plus de 65 ans réalisant moins d'un certain kilométrage avec une simple déclaration annuelle des kilomètres parcourus vérifiée lors des contrôles techniques ?

Au total et dans le contexte des inquiétudes populaires, nous nous abstenons.

Post-scriptum : Le vice-président Jean-Charles Kohlhaas me répondra en séance que l'étude IFEPEN montre au contraire le caractère catastrophique du diesel en trajet urbain. C'est pourtant bien la lecture détaillée de cette étude qui m'a conduit à mon intervention. Voici donc des extraits de l'étude et un schéma sans équivoque sur les émissions comparées NOx et PN des essence et diesel en trajet urbain

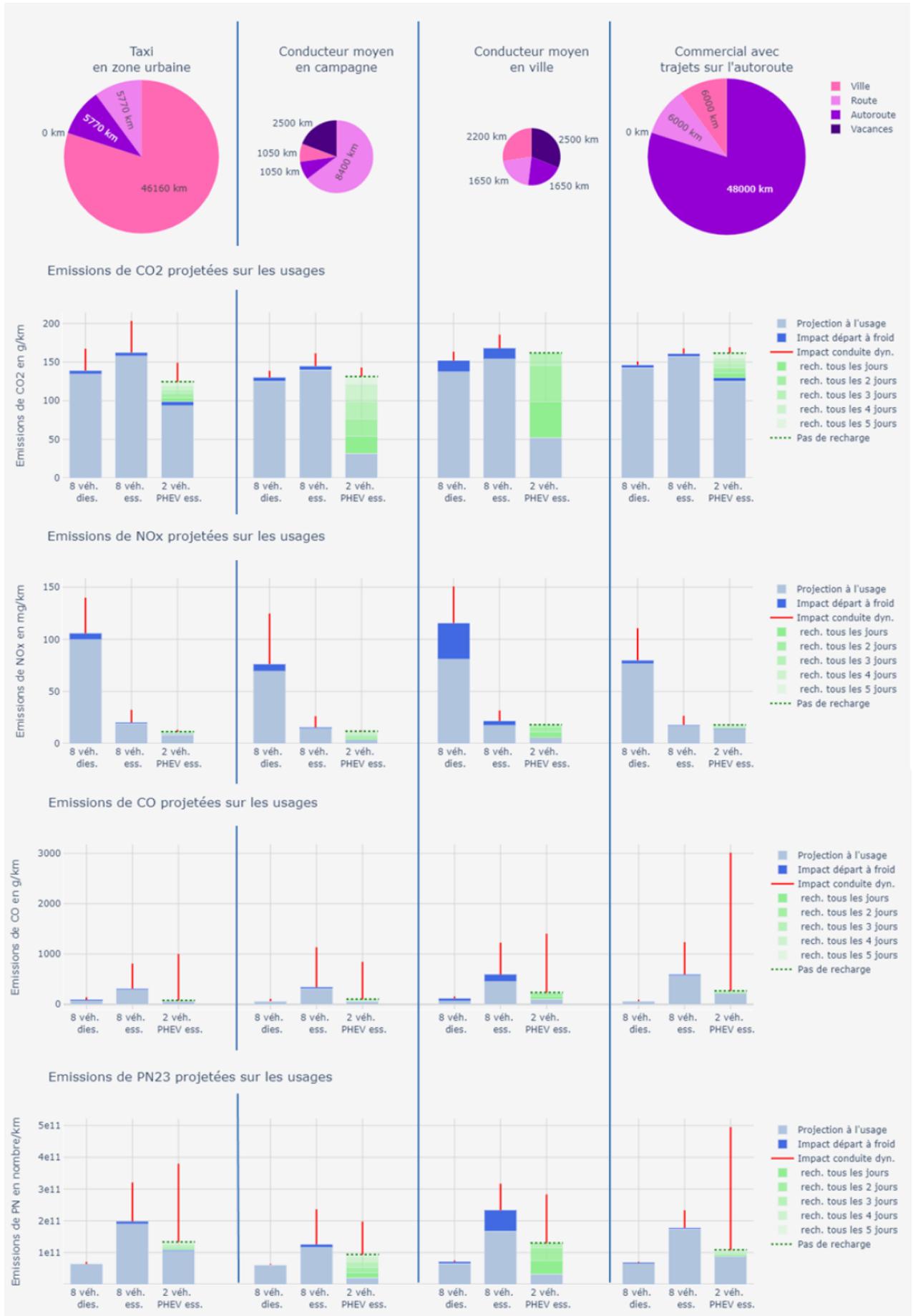
Les trajets courts sont plus polluants, c'est vrai pour les diesels, mais c'est vrai aussi pour les essences :

"Les niveaux d'émissions sont en hausse importante en usage urbain, en particulier les émissions de NOx : +79 % en essence et +74 % en diesel en considérant les phases RDE urbaines normatives par rapport au roulage de type RDE complet."

Et le rapport confirme que pour les poussières, le plus propre est le diesel.

"des émissions moyennes de particules fines pour les gammes de taille supérieures à 23 nm de $1,6 \cdot 10^{11}$ #/km en essence contre $1,1 \cdot 10^{10}$ #/km en diesel (15 fois inférieures), sans prise en compte de l'impact des régénérations périodiques du filtre à particules DPF. En prenant en compte l'impact des régénérations, le niveau moyen d'émission de PN23 des diesel atteint $5,8 \cdot 10^{10}$ #/km, soit 2,6 fois moins que leurs homologues essence sur le périmètre de l'étude."

Le tableau ci-dessous présente les différents polluants et le niveau d'émission de Nox et de PN selon le type de conduite.



[1] sans compter que consommant plus, elles émettent plus de CO2 et aussi 5 fois plus de monoxyde de carbone...

[2] transitionsenergies.com « Empreinte carbone des voitures, rien ne vaut la conservation » 5 décembre 2021