

<http://pierrealainmillet.fr/Pour-la-justice-sociale-et-la>



Pour la justice sociale et la santé publique, il faut revoir la ZFE !

- Vie politique -



Date de mise en ligne : mardi 13 décembre 2022

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

La qualité de l'air est un véritable enjeu sanitaire global, impliquant l'aménagement du territoire pour réduire les déplacements pendulaires, la transformation environnementale et décarbonée d'une industrie à développer, comme de l'agriculture, un nouveau modèle des mobilités métropolitaines et régionales, la réduction des pollutions des bâtiments, ...

Dans ce cadre, la loi ZFE se concentre sur la pollution générée par la combustion des moteurs thermiques. C'est une des causes des pollutions de l'air -un tiers des poussières, deux tiers des oxydes de carbone-, mais la seule interdiction de véhicules polluants dans des zones limitées ne suffira pas à atteindre les objectifs de qualité de l'air de l'OMS, comme l'ont montré les épisodes de pics de pollution en plein confinement.

De plus, l'enjeu sanitaire est complexe, avec l'impact des émissions liées aux frottements ou avec les autres risques sanitaires dont l'impact sur la mortalité peut être beaucoup plus important. Ainsi, l'espérance de vie dans des régions rurales à faible pollution est en général inférieure à celle des zones urbaines.

Les ZFE représentent, par contre, une contrainte forte et certaine sur les habitants modestes qui seront en difficulté, malgré les aides, pour changer de véhicule et dont beaucoup n'ont pas de solutions alternatives réalistes (périphéries mal desservies, horaires décalés, ...). Le périmètre de la ZFE proposé par la Métropole de Lyon ne contient pas l'ouest lyonnais. Dans ces territoires, le niveau de revenu médian permet à la majorité des propriétaires de véhicules de s'adapter, comme le montre la forte progression des parts de véhicules électriques ou hybrides dans ces communes. Mais ce constat réel confirme ainsi que la ZFE est, d'abord, une contrainte tournée vers les plus modestes pour leur imposer le changement de mobilité ou de véhicule.

Par ailleurs, une part significative des travailleurs qui contribuent à la richesse de l'agglomération lyonnaise réside à l'extérieur de la Métropole. Rien n'est prévu pour eux, alors qu'ils n'ont souvent pas d'autre choix que la voiture pour accéder à leur travail.

Le niveau des aides proposées, significatif et s'adressant à 70 % des foyers, ne permet pourtant pas de rendre réaliste, pour la majorité des familles populaires, le changement de véhicule, d'autant plus qu'on ne connaît pas l'impact des ZFE sur le marché de l'occasion, avec des véhicules polluants qui ne valent plus rien et des véhicules Crit'Air 1 qui augmentent par insuffisance de l'offre face à la demande.

Enfin, les alternatives en transport en commun sont largement sous-dimensionnées pour absorber réellement une part significative de la part modale de la voiture. Ce sera un des enjeux du futur plan de mobilité métropolitain et départemental/régional. C'est le cas dans les périphéries sans solutions de transport collectif, avec la faiblesse du rail et l'absence de véritable réseau express métropolitain capable d'absorber une grande part des déplacements pendulaires extra-métropolitains. C'est aussi le cas dans les zones urbaines avec la congestion de grandes infrastructures, et notamment des trams, comme avec les difficultés opérationnelles sur les capacités bus, au moment où les TCL devraient montrer leur capacité à accompagner l'évolution des mobilités. C'est l'enjeu de la gratuité dans un modèle économique impliquant plus fortement les entreprises.

Pour toutes ces raisons, nous demandons à la Métropole de Lyon :

- [-] de revoir son agenda de déploiement de la ZFE en fonction de la montée en charge de l'offre TCL ;
- [-] de reporter la décision sur les Crit'Air 2 ;
- [-] de tenir compte des situations sociales des usagers pour accompagner vers des mobilités propres sans recourir à des sanctions injustes ;
- [-] d'affirmer une ambition beaucoup plus forte sur le plan de mobilité métropolitain et une réduction de la part modale de la voiture reposant sur un véritable plan extraordinaire associant réseau express métropolitain, métros, trams et

bus.