

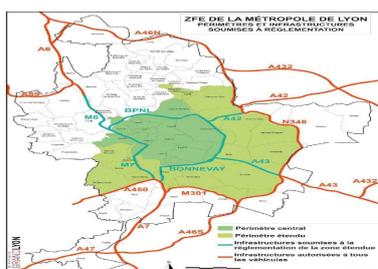
<http://pierre-alainmillet.fr/Les-demandes-de-la-ville-de>



Conseil municipal du 5 décembre 2022

Les demandes de la ville de Vénissieux pour une ZFE socialement juste

- Délibérations - Conseil Municipal -



Date de mise en ligne : jeudi 8 décembre 2022

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

Le débat du conseil municipal sur le projet de ZFE a été illustratif d'une impasse. Des interventions totalement politiciennes et caricaturales, frôlant souvent l'insulte en présentant l'écologie comme un repoussoir anti-populaire par principe, comme si les plus pauvres, le monde du travail, les quartiers populaires n'avaient pas intérêt à réduire les pollutions ! Difficile devant un tel débat d'intéresser les habitants ! C'est un calcul politicien des oppositions, transformer les inquiétudes légitimes en refus et colère, alors que les mêmes il y a 4 ans reprochaient à la première ZFE pour les véhicules professionnels délibérée par l'ancienne majorité métropolitaine de ne pas couvrir toutes les communes !

Car il y a bien en premier lieu un sujet sur la qualité de l'air ! elle s'améliore depuis des décennies, mais elle reste trop souvent mauvaise par rapport aux normes définies par l'organisation mondiale de la santé. Et pour avoir passé [quatre jours à Alger](#) il y a peu, je peux dire que la qualité de l'air est un problème réel de nombreuses agglomérations !

Oui, il faut agir pour réduire les pollutions, et le débat devrait être est de savoir si les moyens utilisés par la ZFE sont efficaces et justes socialement, si le projet trouve un bon compromis entre les avantages et les inconvénients, entre les contraintes imposées aux citoyens et les résultats en terme de qualité de l'air. On peut avoir des avis différents, mais cela ne justifie pas de faire comme si les Vénissiens n'étaient pas concernés par la qualité de l'air.

C'est d'ailleurs le défaut des discours "catastrophistes" qui reposent sur les peurs devant les pollutions, comme [cette annonce des 48 000 morts dus à la pollution de l'air](#) qui justifierait tout, alors que c'est une notion difficile à appréhender. Ce sont des "décès prématurés de 9 mois", c'est à dire des décès qui se seraient produits, mais 9 mois plus tard s'il n'y avait pas de pollution. Rien à voir par exemple avec les 4000 morts de la route, qui sont bien des décès brutaux avec une cause directe, et font perdre le plus souvent des dizaines d'années de vie. D'ailleurs, la plus grosse part de ces 48 000 décès [est du aux poussières](#) qui ne proviennent qu'à 30% de la circulation automobile...

Malheureusement, ce débat n'en est en fait qu'au commencement. Malgré une année de concertation l'hiver dernier et la consultation réglementaire encourus, la grande majorité des habitants n'a pas encore compris et encore moins participé. Il suffit d'ailleurs de jeter un oeil sur les grands parkings pour constater qu'un très grand nombre de véhicules n'ont pas d'étiquette "Crit'Air", donc que leur propriétaire ne s'est pas posé la question de savoir si son véhicule serait ou non autorisé à circuler dans l'agglomération...

C'est pourquoi la ville a décidé d'organiser début 2023 une grande période de concertation sur ce projet de renforcement de la ZFE pour permettre à des milliers de Vénissiens de découvrir le projet, de donner leur avis et de décider comment s'adapter à ce nouveau contexte.

Ce sera l'occasion de discuter des demandes de la ville

[-] **une étude sur le marché de l'occasion** afin de disposer des informations sur la destination des véhicules d'occasion vendus sur le périmètre de la Métropole. Ces données permettront de savoir si les véhicules Crit'Air 5, 4, 3 et non classés sont revendus à proximité du périmètre de la Métropole pour évaluer le coût environnemental de ce projet. La proposition d'aide au changement pour un véhicule Crit'Air 2 en zone étendue présente l'avantage d'éviter une trop forte pression à la baisse sur la revente de ces véhicules et permet donc à la fois leur remplacement par un Crit'Air 0 ou 1 et le remplacement d'un véhicule Crit'Air 4 ou plus par un véhicule Crit'Air 2.

[-] la possibilité d'ouvrir pour les propriétaires de véhicules Crit'Air 4 **une aide pour**

l'achat d'un véhicule Crit'Air 2 d'occasion, afin de pouvoir se déplacer sur le périmètre élargi de la ZFE. Il s'agit

de permettre aux propriétaires de véhicules concernés par la future interdiction d'aller étape par étape dans l'application de la nouvelle réglementation, dans des conditions de durée et de kilométrage à définir, pour ensuite acheter un véhicule Crit'Air 1 ou 0. Le remplacement d'un véhicule Crit'Air 4 par un véhicule Crit'Air 2 sur la zone étendue a bien un effet positif sur la qualité de l'air. Aller jusqu'à un véhicule Crit'Air 0 ou 1 représente un coût social trop important au regard du faible gain supplémentaire sur la qualité de l'air.

[-] élargir les dérogations à tout propriétaire de véhicule Crit'Air 3, dont le revenu est compris dans les cinq premiers déciles, pour des véhicules acquis avant l'année 2022 et jusqu'au changement de véhicule, sur des critères à définir en fonction du kilométrage. Le nombre de kilomètres effectués par ces véhicules se réduira naturellement chaque année jusqu'à représenter un impact faible pour la qualité de l'air. Il s'agit de marquer très visiblement pour les habitants que la ZFE n'est pas une contrainte inégale socialement, et qu'il s'agit d'accompagner tous les habitants modestes motorisés vers une mobilité décarbonée.

[-] étudier une dérogation spécifique sur critères de ressources pour les personnes travaillant en horaires décalés ou en travail de nuit impliquant des déplacements impossibles à réaliser en transport en commun

[-] mobiliser les employeurs dans l'accompagnement des salariés. Les mobilités domicile-travail sont parfaitement connues par les entreprises. Leurs plans de mobilité employeur doivent être mobilisés pour identifier les salariés en difficulté, les accompagner du point de vue des changements de mobilité, des services de covoiturage, de l'adaptation des horaires de travail, des dérogations à la ZFE comme des aides au changement de véhicule.

C'est tout l'enjeu d'une ZFE juste socialement, qui ne soit pas une contrainte pour les plus pauvres pendant que les plus riches se déplacent en toute liberté dans des véhicules inaccessibles aux premiers..

[<http://pierre-alainmillet.fr/sites/pierre-alainmillet.fr/local/cache-vignettes/L400xH280/4-254b2.jpg>] **Le périmètre des zones ZFE proposées par la métropole** Il est assez frappant de voir que la ZFE épargne tout l'ouest lyonnais. La raison en est simple, dans ces communes, l'évolution du parc automobile vers des véhicules électriques ou hybrides est déjà largement engagée ! Dans ces communes, la ZFE n'est donc pas nécessaire. Par contre, dans les villes populaires de l'Est, le parc de véhicules évolue beaucoup plus lentement, et il faut donc une ZFE... Ce qui en creux révèle la nature injuste socialement de cette contrainte ...