

<http://levenissian.fr/Pour-une-ZFE-pedagogique-et-non-punitive>



Pour une ZFE pédagogique et non punitive

- Métropole -



Date de mise en ligne : jeudi 26 novembre 2020

Copyright © Le Vénissian - Tous droits réservés

La zone de faible émission décidée par le précédent conseil de métropole est en place dans le périmètre du périurbain et sa phase 2 entre en vigueur en janvier 2021, interdisant l'entrée dans cette zone aux véhicules utilitaires classés Crit'Air 3.

L'annonce par le président de la métropole d'une extension de cette ZFE conduit à un débat public qui pour les élus communistes, laisse le plus souvent de côté deux questions essentielles. Cette ZFE a-t-elle un impact sur la qualité de l'air, et quelles sont ses conséquences sociales et économiques ?

Rappelons d'abord le contexte de cette ZFE

Contrairement aux discours du catastrophisme, la qualité de l'air s'améliore depuis des années dans l'agglomération lyonnaise. Pour résumer, un jeune de l'agglomération a une espérance de vie bien supérieure à celle de ses parents et grands-parents, de plusieurs années, et si la pollution de l'air lui fait perdre plusieurs mois sur ce qu'il aurait pu gagner, il perd moins que ce qu'avaient perdu ses parents.

C'est certes d'abord dû à la désindustrialisation, mais aussi aux efforts importants dans les grands systèmes industriels, dont nos chaufferies urbaines et nos incinérateurs qui sont d'excellentes qualités environnementales, et encore à l'évolution lente du parc automobile.

Il faut de plus noter que les inégalités d'espérance de vie liées aux conditions de travail sont beaucoup plus graves et marquées que celles liées à la pollution. Nous aimerions que cet enjeu de santé publique lié au travail soit pris en compte médiatiquement et politiquement au moins au même niveau que l'enjeu de qualité de l'air. Il est vrai que l'union européenne ne cherche pas à condamner qui que ce soit sur les conditions de travail.

Cela dit, nous savons qu'il reste bien un niveau de pollution qu'il faut réduire, notamment dans le secteur du chauffage au bois, et dans le transport routier, et que le niveau de pollution de l'air, en poussière et oxydes d'azote a un impact sanitaire notamment pour les habitants en bordure des axes de transport routier.

L'utilité de la ZFE pour la qualité de l'air

Nous considérons que la ZFE peut-être utile pour la qualité de l'air, mais indirectement en poussant à la rénovation du parc de véhicules. Par contre, elle ne peut avoir un effet direct qu'en mettant en place un contrôle de niveau très élevé, qui est techniquement impossible aujourd'hui. Sans cela, elle est d'abord une action de sensibilisation des propriétaires de véhicules.

Si la loi permettait de mettre en place un contrôle systématique par lecture de la plaque des véhicules, ce serait différent, mais cela en ferait un système de surveillance qui ressemblerait clairement à un péage urbain sélectif socialement.

La sensibilisation poussant au renouvellement de parc est limitée par les capacités de financement des propriétaires de véhicules. C'était déjà un défi économique pour les utilitaires, cela devient un enjeu politique majeur pour les particuliers. Il faut situer cette action dans l'enjeu de fonds de la place modale de la voiture dans les mobilités métropolitaines, et de l'évolution du parc vers des véhicules propres, qui est d'abord un enjeu technologique, économique et social.

Un bilan avant d'aller plus loin

C'est pourquoi nous demandons avant toute décision sur une nouvelle étape de ZFE

- un bilan d'impact de la première étape, autant en terme d'aides au remplacement de véhicule, que de contrôle et d'effet mesurable sur la qualité de l'air. Ce bilan est évidemment très difficile sur l'année 2020 qui est marquée d'abord par l'impact des confinements.
- une étude d'impact de toute nouvelle mesure, évaluant notamment les conditions permettant aux propriétaires modestes de vieux véhicules de continuer à avoir « droit à la ville et aux déplacements » Nous voulons savoir combien d'habitants seraient « interdits » de déplacement en voiture. En gros, il s'agit des véhicules de plus de 10 ans, cela concerne donc principalement des jeunes et des familles populaires, et quelques amoureux de vieilles voitures. Cette dimension sociale relève d'une ségrégation qui n'est pas acceptable pour nous.
- la comparaison de l'impact de la ZFE par rapport aux autres politiques publiques destinées à accélérer le renouvellement de parc (contrôle technique, aides financières de l'état)
- une étude de l'impact des pollutions de frottement (pneus, freins) qui concernent aussi les véhicules Critair 0, 1 ou 2
- une étude d'impact géographique pour identifier les flux entrants et les points possibles de transfert modal afin d'alimenter la réflexion sur l'extension de la zone.

Des propositions pour une alternative à une ZFE punitive

Nous proposons de faire évoluer la ZFE vers une politique d'accompagnement aux transformations des mobilités métropolitaines, et de ne pas rechercher une approche punitive reposant sur les moyens de contrôle qui conduirait à une forme d'interdiction de déplacement pour une partie des habitants.

Nous rappelons notre demande d'un nouveau PDU fixant un objectif radicalement nouveau de part modale des transports avec une part de transport en commun dépassant les 30% et une part de voiture passant sous les 30%. Cela suppose un véritable plan massif d'investissement dans le RER, les métros, trams et bus pour rattraper le retard lyonnais dans les transports en commun. Ce devrait être l'objet d'un grand débat citoyen qui serait justement le cadre positif d'accompagnement des personnes sur la place de la voiture dans les mobilités.

Nous demandons que la ZFE prenne en compte le covoiturage comme complémentaire du niveau Critair

- en interdisant l'autosolisme dans un véhicule de grande taille, même de Crit'Air ZFE.
- en autorisant des véhicules dépassant le Crit'Air ZFE mais en covoiturage

Nous demandons qu'une extension géographique prenne en compte de manière concrète le droit d'accès à la métropole pour les déplacements pendulaires notamment, et donc apporte des réponses précises sur les conditions d'accès aux transports en commun, ou à des sites de covoiturage. Cela devrait accompagner le développement des sites de covoiturages aux entrées d'agglomération, en lien avec les gares périphériques et les transports en commun.