

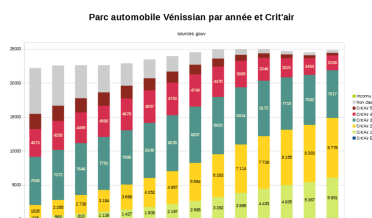
<https://pierrealmillet.fr/Il-faut-tenir-compte-du-choc-de-la-ZFE-dans-la-crise>



Conseil de métropole du 16 décembre 2024

Il faut tenir compte du choc de la ZFE dans la crise sociale

- Interventions - Conseil métropolitain du Grand Lyon -



Date de mise en ligne : lundi 16 décembre 2024

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

Cette délibération nous montre une évolution du parc professionnel qui s'engage doucement, mais toujours un nombre très limité de particuliers, 42 dans ce texte, alors que plus de 30 000 véhicules étaient déjà concernés en 2024 et que plus de 100 000 de plus le seront dans deux semaines.

Cela conforte les inquiétudes exprimées dans les discussions depuis 3 ans, et notamment le résultat de la consultation organisée par la ville de Vénissieux, 80% des personnes qui se sont exprimés ne changeront pas de modes de déplacement, et selon le sondage CSA, 46% prendront le risque de circuler avec un véhicule non conforme à la ZFE. La raison en est simple, le plus grand nombre ne considère pas possible de changer de véhicule, et beaucoup n'ont pas de solution alternative crédible, ou en tout cas, ne les voient pas.

Cette situation connue a conduit notre groupe à voter contre la création de la ZFE en juin 2023, non pas contre la politique métropolitaine des mobilités, comme ceux qui dénonçaient en 2018 une ZFE limitée au cœur d'agglomération et la réclamaient pour leur commune, n'est-ce pas Mr Gascon, et qui la dénonce en aujourd'hui, non, mais pour demander l'annulation de la loi ZFE et une autre politique nationale d'évolution des mobilités et du parc automobile, une politique juste socialement pour être efficace environnementalement, d'autres critères d'évaluation des véhicules, tenant compte de leur contrôle technique, des émissions hors combustion, et des objectifs cohérents avec les efforts de développement des mobilités alternatives, et notamment des transports en commun.

Nous en étions là, mais depuis, la crise économique et sociale s'est durcie violemment, et les milliers d'habitants qui entendaient parler de ZFE de loin commencent à réaliser qu'ils vont être impactés en janvier prochain pour le Crit'Air 3.

Et plus difficile encore, on constate un net ralentissement de l'évolution du parc. A Vénissieux, nous n'avons début 2024 que 168 véhicules électriques et 6000 Crit'Air 1 sur 25 000. Au rythme actuel, il faudrait 38 ans pour remplacer les véhicules qui seraient interdits en 2028.

Beaucoup de gens prennent conscience que la ZFE va produire un choc en pleine crise sociale, choc qui est socialement injuste et sera environnementalement inefficace, tant la réalité est que les habitants ne changeront pas de pratique de déplacement par un coup de baguette magique.

Il faut tenir compte de cette situation qui s'aggrave et qui ne correspond pas aux études sur lesquelles reposent les simulations présentées dans l'élaboration du projet ZFE.

Nous savons qu'à cette échelle, les radars ne pourront permettre d'atteindre les résultats environnementaux. D'une part, nous ne savons pas quand ils pourraient être opérationnels, en nombre suffisant, avec une fréquence de contrôle suffisante. Et les polices municipales n'ont pas les moyens gigantesques que demandent le contrôle de dizaines de milliers de véhicules ! D'ailleurs, qui peut défendre l'idée que la sanction serait l'outil juste de la qualité de l'air, un outil de plus coûteux en investissement quand nous avons tant d'autres priorités en difficulté, elle ne produit réellement que l'équivalent d'un péage, d'un droit de passage pour les riches !

Il faut tenir compte du choc de la ZFE dans la crise sociale

Non, nous constatons qu'il faudra plus de temps pour adapter les mobilités, autant dans la réduction de la part modale de la voiture que dans l'évolution du parc. IL faut en tenir compte, c'est le sens de la lettre que vous a écrit le maire de Vénissieux, monsieur le président, qui vous demande de « donner davantage de temps aux habitants et de mieux les accompagner dans cette transition.. »

Alors, cela remet-il en cause nos objectifs pour la qualité de l'air. Non, et le vice-président nous a montré en groupe de travail ZFE que la qualité de l'air continuait à s'améliorer dans l'agglomération, y compris en bordure du périphérique, point le plus critique. Le niveau d'émission de Nox est pour la première fois inférieur au plafond européen actuel. C'est important par rapport aux éventuelles sanctions européennes, même si ce n'est pas suffisant puisque ces normes vont continuer à se durcir, mais cela montre que nous allons dans le bon sens, et que la réduction de la circulation automobile a peut-être un effet positif plus important que ce que nous avons évalué.

Pour notre part, nous refusons d'opposer les habitants entre eux, les intérêts entre eux. Tout le monde veut une meilleure qualité de l'air, et tout le monde veut aussi pouvoir se déplacer, tout le monde peut accepter des règles quand elles ne sont pas appliquées par des sanctions qui les dénaturent.

Nous ne pouvons pas résoudre tous les problèmes seulement au niveau local, l'état qui a décidé de cette loi mal faite se moque de nous, remettant en cause les aides nationales, jusqu'à sa communication sur la qualité de l'air en ville, où il ne parle ni des étiquettes Crit'Air, ni des ZFE ! Nous devons prendre des décisions nouvelles pour tenir compte de cette situation.