



CLUB CONVAINCRE DU RHONE

Compte rendu du forum du Club Convaincre du 26 mars 2024

**Penser ensemble l'écologie et le social :
l'exemple de la ZFE (zone à faible émission) dans la métropole de Lyon**

animé par Bernard LAGACHE,

représentant du Pacte civique au groupe locale Lyon Rhône du pacte du Pouvoir de Vivre

La naissance même du Pacte du Pouvoir de Vivre en 2019 résulte du constat qu'il ne peut pas y avoir d'action sur les enjeux écologiques sans lien avec les acteurs extérieurs à l'entreprise. Le social s'élargit inévitablement au sociétal...et prend une dimension politique !

Oui, mais comment passer aux travaux pratiques ?

Bernard Lagache présentera la contribution produite par le groupe local du PPV Lyon-Rhône à l'intention du président de la Métropole de Lyon dans le cadre du débat public en 2022.

On se pose tous la question majeure de la conciliation du souci de transition écologique fort et du souci tout aussi fort du social sans casser la baraque. Comment tenir les deux bouts de la chaîne ? Convaincre et le Pacte Civique ont fait un travail pratique au sein du Pacte du Pouvoir de Vivre. C'est une occasion de montrer ce que le PPV est capable de faire.

Dans ce groupe de travail, Bernard Lagache a représenté le Pacte Civique et Michel Weil le Club Convaincre.

La Zone à faible émission ZFE est une réglementation qui vise à réduire la pollution de l'air et ses impacts sur la santé. Les particules fines et les différents oxydes d'azotes provoqueraient 40 000 décès anticipés par an en France.

Les normes de pollutions sont fixées par l'OMS au niveau mondial. De nouvelles normes ont été fixées en 2021, plus contraignantes que les précédentes. Elles ne s'appliquent pas encore en Europe tant que la directive correspondante n'est pas sortie.

La semaine dernière, le gouvernement a annoncé qu'il ne restait plus que deux métropoles Paris et Lyon qui ne soient pas conformes à ces anciennes normes. Du coup

elles seules gardent l'obligation de poursuivre le déploiement de la ZFE. Sont sorties de cette obligation les agglomérations de Marseille, Strasbourg et Rouen récemment.

A Lyon, il y a eu plusieurs concertations organisées par la nouvelle équipe de la Métropole dirigée par les écologistes. Une première concertation citoyenne en 2021 puis une concertation réglementaire en 2022.

Les ZFE sont définies par des lois de 2019 et 2021. David Kimelfeld avait déjà exclu de la ZFE les poids lourds et véhicules utilitaires depuis janvier 2020.

Le 15 mars 2021, les écologistes ont renforcé les mesures d'exclusion sur la base des normes Crit'Air : Crit'Air 5 en 2023, Crit'Air 4 en 2024 puis Crit'Air 3 en 2025. Le Conseil métropolitain a aussi voté l'exclusion des Crit'Air 2 en 2026, soit l'exclusion de la totalité des véhicules diesel.

La Métropole a organisé une consultation citoyenne du 3 septembre 2021 au 5 mars 2022. A l'issue de de cette consultation, la Métropole a confirmé les calendriers et catégories de véhicules qui seront interdits. Elle a cherché à agrandir la zone au-delà du périphérique jusqu'au boulevard urbain Est avec un décalage dans le temps de ces exclusions.

La concertation réglementaire du 10 octobre au 23 décembre 2022 a associé les communes, les intercommunalités voisines, les chambres consulaires, les services de l'Etat, la région, le SYTRAL. Ont surtout été pointés :

- Une incompréhension de l'est lyonnais qui ne voyait pas pourquoi l'ouest n'était pas concerné par l'extension de la zone.
- La fin du diesel en janvier 2026 est beaucoup trop rapide
- L'accompagnement financier envisagé n'est pas suffisant.
- Une campagne d'informations et de pédagogie apparaît nécessaire car peu de gens connaissent la ZFE et ses motivations.
- L'organisation d'une évaluation de ses impacts sociaux et économiques manquait.

Les règles de la ZFE ont été décidées par le Conseil le 26 juin 2023 avec le périmètre initial : le centre de l'agglomération, l'intérieur du périphérique et les autoroutes A6 et A7.

Interdiction des véhicules Crit'Air 4 aura lieu en 2024, Crit'Air 3 en janvier 2025. Celle des véhicules Crit'Air 2 est décalée en 2028, soit deux ans après les prochaines élections municipales/métropolitaines.

Il y aura des dérogations pour certains véhicules : ceux des services publics, personnes handicapées, associations reconnues d'intérêt général et des « petits rouleurs » qui ne se déplacent que 52 jours par an.

Le gros problème est le contrôle des règles de la ZFE. A ce jour, il n'y a pas de contrôle. Les policiers municipaux ne sanctionnent pas sur la base des vignettes Crit'Air. Les radars ont été promis par l'Etat et annoncés pour 2025. Ils seront mis en particulier aux sorties du périphérique pour repérer les véhicules qui n'ont pas le droit de circuler.

Les effets attendus de la ZFE jusqu'en 2028 sont

- Un transfert des déplacements vers les transports en commun, le vélo et le covoiturage.

- Une accélération du renouvellement du parc de véhicules. Les gens achèteront des véhicules plus récents et moins polluants.
- La Métropole attend une baisse du trafic routier de 22% en interne et de 26% en provenance de l'extérieur de la ZFE.
- Cela conduirait à 24% de baisse des particules fines et 44% des oxydes d'azote.

Le plan vélo, l'incitation au covoiturage et les offres de véhicules en autopartage sont lancés. La Métropole a mis en place une agence des mobilités 120 rue Massena Lyon 6. Elle conseille les particuliers et les entreprises sur les solutions possibles. Cette agence fonctionne bien et commence à être connue.

Il y a des aides financières. L'Etat offre déjà un leasing social de 100€/mois pour véhicules électriques, mais cette aide a coûté fort cher et s'est arrêtée. La Métropole a mis en place des aides sous conditions de ressources.

Le dispositif de suivi et de gouvernance :

- Un rapport de suivi et évaluation sera présenté chaque année.
- Un comité territorial est mis en place avec les communes concernées.
- Un observatoire scientifique de la qualité de l'air donnera les résultats.

Le PPV s'est intéressé à la ZFE comme un sujet important pour la Métropole de Lyon. C'est un collectif national de 65 organisations né il y a 5 ans. Le comité de Lyon regroupe une quinzaine de ces organisations. On y trouve des syndicats (CFDT et FAGE), des associations d'aide aux plus démunis (ATD Quart Monde, Fondation Abbé Pierre, Secours Catholique, Cimade) des associations écologistes (France Nature Environnement), la Fédération des centres sociaux, la Chambre régionale de l'ESS, Léo Lagrange, Oxfam, Forum réfugiés, Club Convaincre, Pacte civique, la Vie nouvelle.

Cette équipe lyonnaise du PPV a écrit un courrier en décembre 2021 à la Métropole de Lyon. Nous avons alors échangé avec Jean Charles Kohlhaas, Vice-président de la Métropole avec délégations sur les gares et parcs relais, les déplacements – intermodalités, les grands ouvrages et grandes infrastructures, la logistique et transports de marchandises en ville.

Le PPV est d'accord avec les objectifs de la ZFE qui rejoignent des propositions du PPV. Elle demande que le suivi de cette mise en place prévoit d'y associer des syndicats, des associations. Le PPV signale son inquiétude que la pollution n'augmente dans les zones les plus pauvres en dehors de la zone centrale.

Les personnes les plus touchées dans la zone centrale seront les travailleurs dit de la première ligne : soignants, routiers, caissières... D'où l'importance d'améliorer les dessertes.

Des personnes hors Métropole seront touchées pour les trajets domicile travail, l'accès aux services publics, les entreprises pour des chantiers.

Il y a un grand besoin de logements sociaux dans les zones bien desservies.

Bon nombre d'associations ont des véhicules polluants : il convient de prévoir une aide financière pour changer leurs véhicules.

Jean Charles Kohlhaas indique avoir reçu 4000 contributions. De nombreuses touchaient au social. Il reconnaît que les publics les plus fragiles seront les plus touchés. L'agence des mobilités est une réussite, conforme à la suggestion du PPV.

Nos autres propositions rencontrent les questions de déplacement et de logement. Des actions sont menées, la volonté de la Métropole est claire malgré la crise actuelle du logement.

Nous demandons une articulation entre le SYTRAL et les TER. Cet aspect est en panne au vu des relations entre la Métropole et la Région.

Les aides restent insuffisantes pour beaucoup de personnes modestes ou d'entreprises pour changer de véhicule.

Nous constatons que la Métropole aime les grandes concertations citoyennes, moins les rencontres avec les organisations comme le PPV qui exigent des comptes rendus sur les actions réalisées ou remisées.

Le débat

Y a-t-il un calendrier des mesures proposées par le PPV et acceptées par la Métropole.

Non, pas de calendrier. L'agence des mobilités est en place.

Logements : la Métropole souhaite les construire près des transports en commun.

4 lignes de tramway sont lancées.

Les aides à des résidents hors Métropole sont impossibles juridiquement.

Les petits rouleurs

Oui 52 jours par an : il y a alors possibilité d'entrer dans la ZFE. Des questions à voir avec l'agence des mobilités.

Quel contrôle sur ces 52 jours par an ? C'est irréaliste.

Il n'y a pas d'agenda global sur les mesures. Mais la Métropole tient le calendrier annuel promis de ses rendez-vous avec le PPV.

Au niveau énergétique, quel est le bilan économique global de la fabrication d'un véhicule ? Combien dépense-t-on d'énergie dans le monde pour un véhicule neuf ? Combien de morts cette production entraîne-t-elle dans les pays extracteurs de minerais ? Pourquoi garder des SUV qui ont des pneus énormes et très émetteurs de particules ? Je n'ai pas eu de réponse sur ces questions.

Que se passe-t-il si une voiture électrique brule dans un parking souterrain ? Les pompiers ne savent pas arrêter un feu avec des batteries aussi grosses ? D'où viendra l'électricité ?

Regardez sur le site de l'ADEME qui compare véhicule électrique et véhicule thermique.

La question du contrôle est importante. Les conditions de faisabilité me paraissent faibles et conduisent à reporter la date de mise en place effective.

L'Etat pourrait-il participer à cette aide pour les plus défavorisée et accentuer la pression sur les plus riches ?

Que ferons-nous des véhicules devenus interdits et qui marchent encore ? On les vend en Afrique ?

La meilleure voiture est celle que l'on n'achète pas. Un véhicule neuf consomme beaucoup de CO2. On peut regretter que l'on ne soit pas partis sur des techniques de transformations des véhicules Crit'Air 3 en Crit'Air 2. C'est une contradiction parmi d'autres que nous aurons à gérer.

La ZFE ne vise que les particules fines et les oxydes d'azote, pas la production du CO2. L'Europe a interdit les véhicules à moteurs thermiques pour 2035. Les techniques d'amélioration du Crit'Air d'un véhicule ne sont pas au point.

J'ai participé au débat que Convaincre avait organisé voici 2 ans avec Jean Charles Kohlaas et suis convaincu. Mais j'ai dû abandonner mon véhicule électrique pour des raisons pratiques. La capacité des transports en commun est élevée par rapport aux autres villes de France mais reste trop faible pour une bascule significative.

La question des transports en commun est aussi un problème de coût et de densité. La rentabilisation en dépend beaucoup. La densité de transport en commun est corrélée à la taille des agglomérations. Mais le politique peut influencer. Lyon a bien plus de transports en commun que Marseille.

A l'intérieur du périphérique, il y a forte densité de population, d'emploi et de transport. L'alternative à la voiture est effective. Cela diminue très vite quand on s'éloigne du centre à l'ouest comme à l'est. On ne peut pas voir une discussion globale sans avoir en tête ce schéma.

Le découpage a été négocié avant les municipales de 2020. La tentative des écologistes d'élargir a fait long feu. Que signifie mettre une ZFE sur une moitié d'agglomération ?

Strasbourg a pris d'emblée toute l'agglomération et a décidé de continuer le projet ZFE devenu non obligatoire.

La difficulté de combiner les plans de logement et ceux des transports reste grande. On peut commencer par échanger les cahiers des charges des uns et des autres.

Ayant travaillé à la Métropole jusqu'en 2018, on voyait bien que les vices présidents travaillent chacun dans son silo, chacun s'appuie sur ses propres services. La transversalité dans cette organisation est compliquée.

La nouvelle équipe a décidé d'arrêter le métro pour favoriser le tramway et accélérer le nombre de lignes mises en service. Le tramway coûte trois fois moins qu'un kilomètre de métro avec une capacité de transport aussi 3 fois plus faible : l'investissement au passager est similaire.

La deuxième modification met l'accent sur les lignes circulaires. Il reste un problème important pour ceux qui arrivent de loin car les parcs relais restent limités et le resteront. Ils sont pleins à 7 h le matin et le foncier disponible autour est limité.

Les projets de tram ont parfois 100 ans comme celui de Vaulx en Velin. Le tram va enfin y arriver. La fréquence de 30 minutes des bus le soir rend difficile tout déplacement en soirée.

La piétonisation de la presqu'île reste très secrète ; je ne suis pas arrivée à consulter les documents. Cela va-t-il conduire à déplacer tous les bus sur les quais ?

L'équipe de la Métropole fonctionne beaucoup avec le site Internet. Les échelles de plans sont trop petites pour les lire. Il n'y a plus de documents papiers en mairie.

Il est certain que la complexité de ces sujets est grande. La logique de certains choix technique n'est pas évidente.

L'univers numérique n'est pas forcément optimal pour le dialogue et l'expression du public surtout s'il n'y est pas à l'aise. Il y a nécessité d'une pédagogie pour chaque mesure.

La Métropole veut réduire le trafic automobile de 50% à l'intérieur du périphérique. Il a déjà baissé de 15% en 5 ans, en visant particulièrement les petits trajets.

Mettre un vélo à contresens d'une petite rue réduit la vitesse des voitures, augmente la sécurité des cyclistes et le nombre de vélos en circulation : deux phénomènes contre intuitifs. Cette décision a été prise par les équipes précédentes. Il faut du temps et de l'énergie pour l'expliquer.

Le PPV a trois rencontres par an avec la Métropole. Nous y discuterons certainement plus le RSA conditionnel que les transports en 2024.

Je fais partie de ceux qui sont très motivés sur la ZFE. Je trouve insupportable qu'une équipe municipale de gauche fasse aussi peu d'efforts de communication et passe si souvent en force. Ils ont deux années pour corriger le tir.

Les réunions de quartier ne permettent pas une discussion sur le fonds. Le sujet de l'accessibilité des personnes âgées n'avance pas car les accès par des véhicules individuels sont de plus en plus souvent rendus compliqués.

Lyon cumule les différents chantiers décidés par l'équipe précédente avec les études lancées par l'équipe actuelle. Et on voit encore des carrefours tout neufs démolis et redessinés l'année suivante.

En conclusion, suivons les actions de la Métropole jusqu'à la fin du mandat. Il est possible de critiquer, mais aussi souligner les actions positives !

| |
|--|
| <p>Soutenez le Club Convaincre en envoyant un chèque d'adhésion de 30 € à l'adresse du trésorier du Club Pierre Prunet 63 chemin des Forêts St Cyprien Lachassagne 69 480</p> |
|--|

pour tout contact : club.convaincre@gmail.com

notre site <http://www.convaincre-rhone.fr/>