

Zone à Faible Emission (ZFE)

20/12/2021

La dernière étude de santé publique France (2021) sur l'impact sanitaire de la pollution de l'air confirme cet enjeu de santé publique tout en le situant dans un cadre global. La mortalité anticipée liée aux pollutions de l'air par les poussières représente 40 000 décès prématurés en moyenne de 7,6 mois (en baisse sur l'étude de 2016). Ce qui représente 7% de la mortalité en France.

Ces niveaux sont significatifs, mais nous rappellent que les premières causes de mortalité restent les cancers (29%) (dont 6% cancers du poumon) et les maladies cardio-vasculaires (25%), la pollution de l'air se situant au même niveau que les morts violentes et suicides, ou les maladies respiratoires. Par ailleurs, cela ne reste que des indicateurs « généraux », nombre de décès ont des causes multifactorielles.

Nous rappelons de plus que les inégalités sociales d'espérance de vie restent beaucoup plus fortes (13 ans entre les 5% les plus riches et les 5% les plus pauvres) que celles liées à la qualité de l'air. *(Mais l'exposition aux polluants rentrent dans les facteurs d'inégalités sociales. Ce sont rarement les bourgeois qui habitent la barre juste au-dessus du périph')*

Il manque les morts par accidents du travail / 733 en France en 2019 et qui ne sont pas également répartis en fonction des catégories socio-professionnelles ! notamment dans les secteurs dits à risque ... ce sont des morts invisibilisés

Et évidemment les accidents du travail avec des séquelles et maladies graves (l'amiante mais aussi et à venir une explosion des chiffres parmi les salariés exposés aux produits chimiques)

1) La pollution de l'air, un constat partagé, qui demande à être remis dans son contexte

Grands principes :

- la pollution de l'air, toutes origines confondues, a un impact négatif sur la santé
- Il existe plusieurs sources de pollutions (transport, logement, industrie, agriculture) et plus nature de polluants (Nox, particules fines)
- Les véhicules (individuels et transport routier) représentent une part importante dans l'ensemble des émissions de polluants, et des alternatives existent (TC, fret ferroviaire, mobilités douces)
- La pollution est « inégalitaire » : elle touche plus fortement les grandes agglomérations et les bassins industriels (pollution de fond) et impacte plus les couches populaires (métiers)

Le pic de pollution aux poussières en mars 2020 à Lyon, en plein confinement pendant une quasi disparition du trafic automobile confirme qu'il existe d'autres sources de pollutions qui peuvent être même dominantes, qu'elles soient anthropiques (notamment le chauffage au bois des particuliers) ou naturelles (foehn).

Mais les études confirment que le trafic automobile est responsable de 63% des émissions de NOx et de 30% des émissions de poussières. C'est donc un axe important des politiques publiques visant la qualité de l'air.

Nous pensons que l'enjeu principal est bien la réduction de la part modale de la voiture et non pas la "sortie du diesel" ou la « chasse à la vieille bagnole » dont on parle souvent.

D'abord parce que la réduction de la part modale de la voiture est d'abord un enjeu de mobilité. La voiture ne répond pas aux besoins de mobilité de nombreux habitants qui perdent du temps dans les bouchons représente un poste important dans les budgets de nombreux ménages, et bien entendu, concentrent la pollution de l'air. Les automobilistes sont les premiers à rechercher des alternatives qui répondent à leurs besoins de déplacements. (1/3 de la population n'a pas de voiture).

Toutes les études confirment que le critère dominant dans le choix de mobilité est **le temps de déplacement**, à coté de critères de confort, de plaisir, ou de santé. Si la voiture est parfois le choix le plus efficace en temps de déplacement, ce n'est pas toujours le cas, et il faut tout faire pour rendre les transports collectifs, comme les modes actifs, "désirables" par leur niveau de performance, de confort, de sécurité et de service.

Ensuite, parce que le remplacement d'une voiture diesel par une voiture essence de même âge et catégorie a un double effet dont le bilan est négatif. Il conduit à une forte baisse des émissions de Nox, mais à une hausse significative des émissions de poussière (sans compter une hausse des émissions de gaz à effet de serre). Or la dernière étude de Santé publique France identifie séparément l'impact sanitaire de ces deux polluants, les poussières étant responsables de 6 fois plus de décès prématurés que les Nox (40 000 pour 7000) avec une perte d'espérance de vie 5 fois plus forte (7,6 mois pour 1,6 mois)

Autrement dit, le remplacement d'un Crit'Air 2 diesel par un équivalent Crit'Air 1 essence a un effet aggravant sur l'impact sanitaire.

De même, l'électrification de l'ensemble du parc automobile, sans compter l'enjeu économique, environnemental et technologique pour la filière, ne supprime pas la pollution de l'air. Des études indiquent que la part des poussières émises par la combustion des moteurs ne représente que 54% des émissions totales, autrement dit, les émissions liées aux frottements (pneus, freinage, routes) représentent en gros la moitié des émissions et un véhicule électrique continue à émettre donc la moitié de ce qu'émettent tous les autres véhicules.

Enfin, l'impact des véhicules hybrides est très variable selon les usages de ces véhicules qui peuvent être proches de l'électrique ou proche d'un thermique selon la fréquence de recharge, le type de conduite et de trajets. Il n'est pas sûr du tout que l'usage dominant des gros SUV hybrides qui se développent soit principalement électrique !

De plus on ne peut négliger l'impact de la fabrication des véhicules 100% électriques, et celle des batteries gourmandes en terres rares, qui participent au pillage des ressources en eau, et nécessitent une grande quantité d'énergie issue du nucléaire.

D'autant plus que l'impact de la construction de ce nouveau parc automobile se traduit par pollutions lointaines qu'il est trop facile d'invisibiliser. La lutte contre le changement climatique est un enjeu mondial pas un jeu de vases communicants entre pays riches et pays en voie de développement.

D'autres part, si les solutions alternatives permettent aux plus modestes de n'utiliser leur vieux véhicule (crit'air 5 -4- ou 2) qu'occasionnellement, celui-ci polluera en réalité moins qu'un crit'air 1 ou 0 utilisé quotidiennement

- ⇒ **Nous partageons donc l'objectif de faire baisser la part modale de la voiture individuelle dans les déplacements du quotidien** (notamment déplacement domicile-travail). Néanmoins notre but est bien l'amélioration continue de la qualité de l'air, et non « la chasse à la bagnole » (1/3 de la population n'a pas de voiture).
D'autres sources de pollution sont également à étudier (*le logement représente 20% des pollutions atmosphériques sur la Métropole*)
- ⇒ Par ailleurs, la « bataille culturelle » sur la nocivité de la voiture individuelle est largement gagnée dans la population, malgré parfois un attachement à la voiture, et son besoin quotidien. Or, **un haut niveau d'acceptabilité du projet est impératif à la réalisation de la ZFE.**
- ⇒ Il appartient donc à la collectivité de mettre en place **des mesures alternatives fortes en amont des restrictions et des mesures d'accompagnements** pour chaque type de public.

2) la ZFE, mal pensée, peut être un facteur aggravant des inégalités sociales

Grands principes :

- La ZFE impactera tous les habitants de la Métropole, qu'ils se trouvent dans le périmètre ZFE, ou en dehors.
- Les habitants extra-métropolitains seront également touchés (150'000 véhicules/jours entrent dans l'agglomération)
- Les classes populaires ont des véhicules en moyenne plus vieux, donc plus polluants, et un taux de renouvellement des véhicules plus faibles : elles seront donc les premières impactées, et qui plus est ce sont celles qui ont le moins les moyens d'y faire face.
- Les travailleurs des couches populaires sont, pour nombre d'entre eux, soumis à des horaires de travail « atypiques » : très tôt le matin, tard le soir, travail de nuit. A l'heure actuelle, les TC ne répondent pas à leurs besoins de déplacements.
- 75% des déplacements sont liés aux déplacements domicile-travail/étude. La contribution des employeurs n'est donc pas à oublier. Il faut donc que cette question soit portée par les Instances Représentatives du Personnel dans chaque entreprise concernée et qu'un relais soit porté par les élus métropolitains auprès des entreprises concernées.

A l'évidence la ZFE peut avoir un impact social inégal et injuste. Des véhicules lourds, chers et pourtant polluant, comme les SUV hybrides, véhicule actuel type des classes supérieures, pourraient être autorisés et le retraité ouvrier, qui fait durer son vieux véhicule diesel en roulant peu, se verrait interdit de circuler. Bien entendu, cela interroge la définition des niveaux "Crit'Air" qui est un enjeu national, et devrait mieux prendre en compte l'ensemble des pollutions (y compris hors combustion, dans tout le cycle de vie, et dans la filière d'approvisionnement de l'énergie utilisée). De même les familles les plus aisées pourront multiplier les véhicules alors que les familles modestes ne pourront conserver la seule voiture (voir 2) qu'elles possèdent

Cela interroge bien sûr les mesures d'accompagnement de la ZFE, pour tenir compte des usages (associations, "petits rouleurs", usage de loisir hors métropole...) mais aussi des critères sociaux afin de ne pas mettre en place un "péage" discriminant socialement.

Le coeur de la réponse est bien entendu dans le niveau de développement des transports en commun sous toutes leurs formes (RER, métro, trams, bus, mais aussi transport à la demande), mais le temps de mise en œuvre de ces politiques conduit bien au-delà des objectifs affichés pour la ZFE.

C'est pourquoi nous pensons qu'un principe de dérogation sur la date de mise en circulation d'un véhicule sous critère de ressource est nécessaire pour éviter tout effet injuste socialement. Sauf exception comme un collectionneur, personne ne garde un très vieux véhicule s'il a la possibilité de le changer. Ceux qui le font, et ont des véhicules de 2ème ou de 3ème main n'ont en général pas le choix. Accompagnons l'évolution de leur mobilité sans mettre en cause leur véhicule qui roule relativement peu dans la métropole. Si au-delà de 2026, il reste un faible nombre de véhicules Crit'Air 2 ou 3, leur impact sur la pollution sera négligeable, surtout si la ZFE a réussi à faire évoluer en masse les mobilités métropolitaines.

Par ailleurs, les mesures d'accompagnement des mutations dans les mobilités auront un coût qu'il s'agit de ne pas faire peser uniquement sur les ménages. La plupart de nos déplacements étant « contraints », c'est-à-dire dictés par la nécessité de se rendre au travail, il revient à la collectivité de « mettre à contribution » les entreprises, autant en terme d'apport financier, que d'aménagement des horaires de travail (pour « coller » avec les horaires de TC par exemple), voire de localisation de l'entreprise.

Par ailleurs, nous ne pouvons pas nous contenter de réfléchir à la seule échelle institutionnelle de la Métropole de Lyon. En effet, la Métropole étant le principal bassin d'emploi de l'aire urbaine de Lyon, une part non négligeable de sa richesse est produite par des salariés de « l'extérieur » (Rhône, Plaine de l'Ain, Nord Isère, St Etienne-Vallée du Gier). C'est 250000 véhicules qui rentrent chaque jour dans la Métropole.

Certains employeurs financent déjà les PDE de leurs salariés à 100%. Actuellement les collectivités locales ne peuvent le faire. Les élus pourraient intervenir au niveau législatif pour que cela soit possible. La métropole et les communes du périmètre ZFE pourraient alors l'appliquer à leurs agents.

Une ZFE pensée exclusivement à l'échelle de la Métropole produirait une ségrégation territoriale, pénalisant les habitants des territoires limitrophes. Là encore, dérogations et aménagements sont nécessaires (par exemple : avoir le droit à X entrée dans le périmètre ZFE par an avec un véhicule « hors critères »)

Un « fond ZFE », pesant sur les entreprises (en fonction de leur chiffre d'affaire pour ne pas pénaliser les artisans et PME) pourrait utilement être mise en place pour financer les mesure d'accompagnements.

- ⇒ **La ZFE ne peut pas être construite contre les classes populaires et les travailleurs.** Cela implique des aménagements, dérogations et des modalités liés, entre autres, aux niveaux de rémunération, aux conditions (horaire) de travail, aux lieux de vie, à la composition des ménages (familles monoparentales) ...
Sans acceptabilité sociale, la ZFE sera vécue (et sera de fait) un outil supplémentaire d'exclusion, au même titre que la flambée du foncier (*quid d'ailleurs de l'impact de la ZFE sur les loyers ?*)
- ⇒ **Les contraintes induites par la ZFE n'ont pas à peser uniquement sur les ménages, les employeurs doivent être mise à contribution** (financement, aménagements horaires de travail, localisation des sites, développement du télétravail dans le cadre d'un accord d'entreprise). Les aides à l'achat des véhicules d'entreprises si elles sont mises en place, comme le propose les élus de la métropole, doivent être réservées aux seules entreprises qui ne versent pas de dividendes

3) La réduction de la part modale de la voiture individuelle passe par le développement des Transports Collectifs

Grands Principes :

- Le principal levier de transfert modal est le développement des Transports en Commun (TC)
- L'objectif est donc de développer les TC dans toutes ses dimensions :
 - => augmenter l'offre (cadence des lignes, extension et nouvelles lignes)
 - => « passer de l'étoile à la toile » (liaison de périphérie à périphérie, sans passer obligatoirement par le centre. Sinon, risque de saturation)
 - => Augmenter les amplitudes horaires : tôt le matin, tard le soir, le week end, (nombres de salariés travaillent le week end. Et les solutions alternatives doivent concerner tous les trajets pas seulement ceux domicile – travail) voire développement lignes de nuit. Travail à faire en concertation avec employeurs et les instances représentatives des personnels pour adapter horaires.
 - => ouverture des parcs relais le dimanche
 - => Gain de temps de trajet (aménagement site propre pour les bus, mode lourds tram et métro)
- Interconnexion avec réseau SNCF (RER à la lyonnaise)
- Billettique (abonnement) commune TCL-TER – lignes bus départementales
- Parkings relais en bout de ligne (sans quoi les voitures se rapprochent le plus possible des lignes de métros/trams) ouverts y compris les week ends
- Agir sur les leviers de financements : interne avec augmentation du Versement Mobilité (on n'est pas au taquet) ; envers le législateur pour nouvelles taxes pesant sur le capital (taxe sur les parkings des supermarchés, comme en IDF ; autres taxes à imaginer, comme par exemple sur les activités touristiques)
- Mise en place progressive du « libre accès » (gratuité) au TC. En commençant dès à présent par les jours où le taux de pollution oblige déjà à des autorisations de conduite restrictives
- Développement mode doux *et autres alternatives (auto-partage ? co-voiturage ?)*

La loi LOM a fait évoluer les anciens Plan de Déplacement URbains (PDU) et plan de mobilité (PDM). L'actuel PDU de la métropole a été décidé dans l'urgence de la procédure de révision du PLU-H avec un débat très limité conduisant à une ambition trop faible pour l'évolution des mobilités, qui doivent passer de 2015 à 2030 de 44% à 35% pour la voiture
19% à 22% pour les transports en commun
2% à 8% pour les modes actifs
les déplacements à pieds (ou trottinette), restant stables de 34% à 35%

Ce qui frappe dans ces objectifs, c'est l'absence d'ambition pour un report modal réel de la voiture vers les transports en commun. De fait, la métropole du Grand Lyon reste sous-dotée en infrastructure de transport lourd. Nous avons deux fois moins de stations et de kilomètres de métro que Barcelone, de taille comparable !

Nous devons arriver d'ici 2030 à

30 % pour la voiture (dont autopartage et covoiturage)
27% pour les transports en commun
8% pour les modes actifs
35% pour les déplacements à pied (ou trottinette),

Le cœur de la bataille politique est donc bien le développement substantiel du réseau des transports collectifs, portés par une entreprise intégrée TCL, une articulation ambitieuse avec la SNCF (pour le fameux « RER à la lyonnaise) et une politique de mobilité métropolitaine ambitieuse.

Le développement des TC doit se penser dans toutes ses dimensions afin d'être efficace, attractif, financièrement réalisable, sans dégrader les conditions de travail des agents des TCL ou de la SNCF.

- ⇒ Augmentation de l'offre de transport, à la fois sur les lignes existantes par la hausse du cadencement, (par le biais de sites propres pour les bus par exemple) l'extension de lignes et la création de nouvelles lignes (dans les 3 modes, Métro, Tram, Bus)
- ⇒ Passer de « l'étoile à la toile » : si le centre de l'agglomération est bien desservi, cela est moins vrai pour les périphéries, qui par ailleurs ne sont pas connectées entre elles. En plus d'un gain de temps non négligeable (en évitant une rupture de charge par exemple), cela évite la congestion/saturation du centre.
- ⇒ Beaucoup de salariés, souvent aux revenus modestes, ont des horaires de travail dit « atypiques » : très tôt le matin (pour nettoyer les bureaux par exemple), tard le soir (restauration par exemple), voire nuits et week-end. Nous devons réfléchir à l'extension des amplitudes horaires des TCL (en adaptant le matériel/mode : des bus de petites dimensions pourrait couvrir certains horaires « extrêmes » ou la fréquentation est modeste). Le travail avec les employeurs doit être approfondi (dans le cadre du PDU)
- ⇒ Dans l'ensemble, nous rechercherons un gain de temps de trajets, premier levier du transfert modal de la voiture vers les TC.
- ⇒ Ses objectifs ne sont réalisables que dans le cadre d'une entreprise intégrée, exploitant l'ensemble des modes de transport de l'ensemble du réseau. L'allotissement des TCL serait un frein aux effets délétères sur le développement des TC de la Métropole de Lyon, ainsi que sur les conditions de travail des agents du service public.

Même si des difficultés d'ordre politique existent entre l'AOT/AOM des TER (Région Auvergne-Rhône-Alpes) et celui des TCL (Métro), il convient d'avancer dans la création du fameux « RER à la Lyonnaise ». Une première étape pourrait être celle d'une billettique (et de l'abonnement) commun TCL-TER.

Enfin, et bien que rencontrant là aussi des résistances, la création des parkings relais en bout de ligne est impératif afin d'éviter que les automobilistes « contraints » (les pendulaires) ne pénètrent dans la ville pour aller chercher les lignes structurantes (Métro et Trams)

Bien sûr, il y a un défi de financement. La nouvelle majorité a engagé un doublement des investissements du SYTRAL passant de 1 à 2 Milliards sur le mandat. Mais cela permet simplement de réaliser les projets d'infrastructures déjà connus (lignes circulaires A7 et A8, prolongation de métro B au sud, du métro A à l'Est). La concertation en cours sur le choix entre des lignes de métro (avec la ligne E, la liaison nord vers Rillieux...) illustre qu'il faudrait tout faire et qu'il manque encore des lignes fortes (vers le Feyzin-Corbas, dans le Val de Saône...) sans compter l'enjeu décisif d'avancer enfin vers un véritable RER métropolitain capable d'offrir une alternative à la majeure partie des 150 000 Véhicules quotidiens entrant dans l'agglomération de l'extérieur.

Bref, il faut gagner une intervention massive de l'Etat et déplaçonner la contribution des entreprises (en commençant par aller au taquet du VT) pour les faire contribuer plus fortement à un service décisif pour la qualité de vie au travail de leurs salariés.

Il faut notamment que la Métropole puisse mettre en place une taxe sur les parkings des supermarchés et bureaux (comme cela existe en IDF), ainsi que d'explorer d'autre piste de contribution (*taxe sur les activités touristiques, générateur de bcp de déplacement ?*)

Au passage, reporter la moitié du trafic pendulaire actuel vers les TC permet aux entreprises de réduire le coût des stationnements nécessaires.

Les transports en commun doivent gagner en qualité de service (fréquence, confort, amplitude horaires, tranquillité, présence humaine, sentiment de sécurité dans les rames ou les bus mais aussi lors des attentes aux arrêts...) et en capacité pour attirer beaucoup d'usagers de la route. Mais une fois établi la pertinence des TC du point de vue du temps de trajet et des conditions de parcours, il reste l'enjeu tarifaire qui ne peut pas être résumé au constat que la voiture coute cher si on prend en compte tous ses coûts, amortissement, entretien, assurance...

Car beaucoup de salariés ont un véhicule déjà amorti, surtout ceux qui seront les plus impactés par la ZFE. Beaucoup cherchent des solutions pour réduire le coût d'entretien avec l'autoréparation, l'entraide du réseau de connaissance, et les assurances sont prises au minimum légal, assumant le risque d'un problème plus grave, sans compter la part importante de défaut d'assurance.

De plus, la plupart des usagers ne peuvent revendre leur voiture pour passer au "tout transport en commun" et donc l'abonnement TCL est toujours vu comme une dépense supplémentaire.

C'est pourquoi il faut simplifier l'accès à l'ensemble des offres de TC, aller vers une billetterie unique TCL-SNCF facilitant l'intermodalité dans une démarche globale allant graduellement vers la gratuité (libre-accès).

Une 1ere étape pourrait être d'appliquer dès à présent la gratuité pour tous les jours de pics de pollution

En tout état de cause, la ZFE ne saurait être mise en place sans que le réseau des TCL ne soit en capacité « d'absorber le choc », que se soit en volume de voyage/jour, d'amplitude horaire, de trajet (territoires desservis, lien périph' à périph).

C'est pourquoi nous demandons « d'assujettir » l'avancement de la ZFE au développement réel de l'offre de TC. Concrètement, cela veut dire que le passage de l'interdiction d'un niveau de crit'Air à celui d'en dessous devra être conditionné à la capacité du réseau à répondre au besoin de déplacement des « nouveaux entrants ».

- ⇒ **La réussite sociale de la ZFE est étroitement corrélée au développement des offres de mobilité alternative, et principalement du développement du réseau TCL et du réseau SNCF** (pour les extra-métropolitains notamment). Le gain de temps de trajet étant le facteur le plus décisif dans le changement des habitudes (modes) de transport.
- ⇒ La question du « tempo » est essentielle, une mise en place trop rapide de la ZFE par rapport au développement du réseau TCL conduira à pénaliser des pans entiers de la population, avec un risque de conséquence négative en cascade (augmentation temps de trajet, perte d'emploi, isolement/ « assignation à résidence ») et donc une non-acceptation sociale forte (effet « gilets jaunes », besoin de contrôle renforcé –« péage urbain »-, logique punitive à terme). **Assujettir la ZFE au développement de l'offre de TC.**
- ⇒ Pour être efficace, et avoir une vision à moyen-long terme, **un nouveau Plan de Déplacement Urbain (PDU) est essentiel.**