

Comment se passer de la voiture individuelle ?

Une contribution du groupe « Métropole insoumise, résiliente et solidaire » au débat sur l'extension de la ZFE-m sur le territoire de la Métropole du Grand Lyon



Avril 2021



Ce document s'appuie sur le travail des élus du groupe, des entretiens avec différents experts de la question et le retour des militant-e-s insoumis-e-s et des citoyen-ne-s de la métropole. Vous voulez apporter votre éclairage ? Écrivez-nous à jeparticipe@groupemirs.fr



A l'occasion du débat de la Métropole de Lyon sur l'amplification de la Zone à Faible Émission au premier trimestre 2021, le groupe **Métropole insoumise, résiliente et solidaire** a produit un travail de contributions, amendements, collecte d'avis citoyens, professionnels et universitaires.

Nous avons souhaité partager largement **notre travail pour alimenter la concertation officielle** sur la ZFE qui se déroulera en 2021. Nous invitons tous les habitantes et habitants du territoire de l'aire métropolitaine lyonnaise à se saisir de ces instances pour mieux comprendre les enjeux de la ZFE et s'appuyer sur ce dispositif pour accompagner au changement de modes de déplacements **dans la justice sociale**.

Table des matières

LA ZFE EXISTANTE.....	3
LA POLLUTION DE L'AIR.....	4
L'ENQUETE DE DEPLACEMENT DE 2015.....	5
LE PARC AUTOMOBILE CONCERNÉ PAR LA DELIBERATION DE MARS 2021.....	7
NOS CONTRIBUTIONS.....	8
SYNTHESE DE L'ENQUETE MILITANTE.....	9
L'AVIS D'ATMO.....	11
PREMIERES CONCLUSIONS.....	13
BIBLIOGRAPHIE.....	14





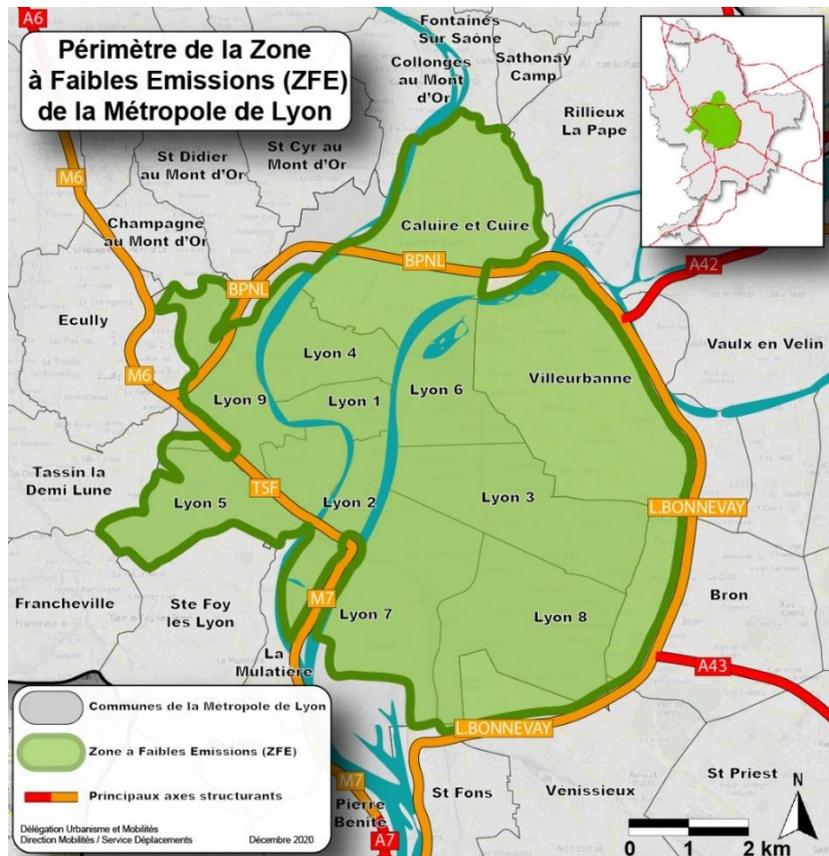
LA ZFE EXISTANTE

Une Zone à faibles émissions (ZFE) c'est un périmètre dans lequel les véhicules anciens et polluants n'ont pas le droit de rouler et de stationner. Ils sont identifiés par des vignettes Crit'Air qui dépendent de l'émission de polluants atmosphériques.

La ZFE est obligatoire dans les grandes métropoles en France, et celle de Lyon est entrée en vigueur en 2019. Depuis le 1er janvier 2021, elle concerne les **véhicules professionnels**, dont seuls les vignette Crit'Air 0, 1 et 2 ont le droit de circuler dans le périmètre, sauf dérogations.

Elle concerne les **véhicules particuliers** les jours de grande pollution, par arrêté du préfet. Les vignettes Crit'Air, certificats de qualité de l'air (CQE), sont **obligatoires**.

Son **amplification** va concerner les véhicules particuliers à partir de 2022.





LA POLLUTION DE L'AIR

La pollution de l'air sur la Métropole de Lyon dépend de multiples facteurs et sources de polluants différents.

Les particules fines sont principalement émises par le chauffage résidentiel en foyer ouvert.

L'industrie est émettrice de COVNM

La circulation automobile est-elle responsable de l'émission de dioxyde d'azote (NO_x), et ce sont les véhicules diesel qui sont les plus émetteurs.

Les oxydes d'azote NO_x et les particules fines PM 2,5

Au niveau santé, les premiers ont un effet irritant pour les bronches et augmentent la fréquence et la gravité des crises d'asthme. Les seconds, qui pénètrent plus ou moins profondément au sein de l'appareil respiratoire, ont des effets cancérigènes et mutagènes prouvés.

Secteurs émetteurs et chemin parcouru - Rhône

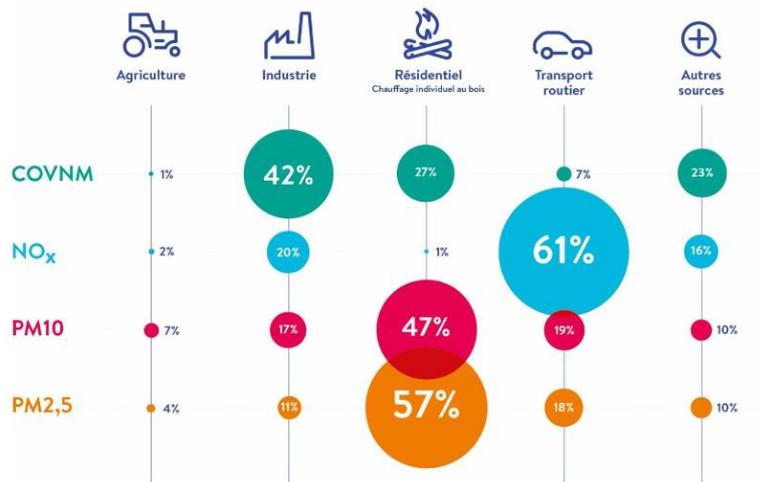
Tendances 2000-2017



Contribution



Contribution des secteurs d'activités aux émissions





L'ENQUETE DE DEPLACEMENT DE 2015

L'enquête de déplacement de l'aire métropolitaine lyonnaise de 2015 menée par l'Agence d'Urbanisme, le SYTRAL et la Métropole de Lyon donne une cartographie assez précise des besoins de déplacements sur un périmètre élargi, dont le centre est le périmètre de la Métropole.

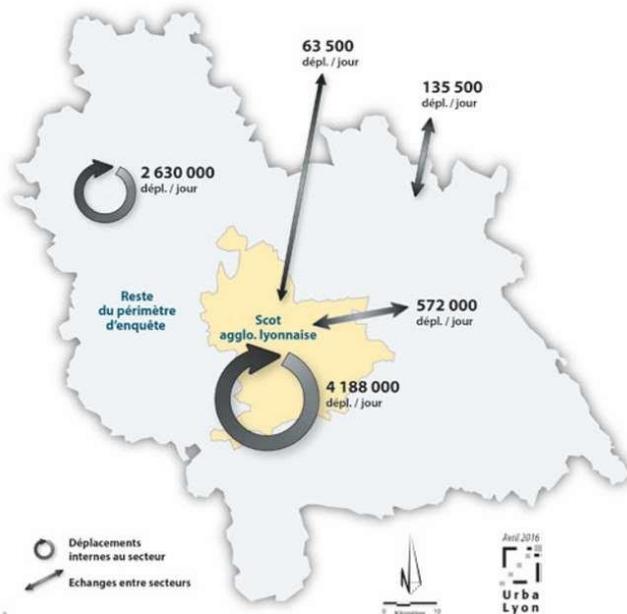
70% des déplacements sont mécanisés. Parmi l'ensemble des déplacements quotidiens réalisés au sein du périmètre d'enquête, 5,3 millions sont effectués en modes mécanisés (70 %) et 2,3 millions à pied (30 %).

Les femmes se déplacent plus que les hommes. Elles marchent et empruntent davantage les transports collectifs urbains que les hommes. En revanche, les hommes utilisent davantage la voiture et le vélo.

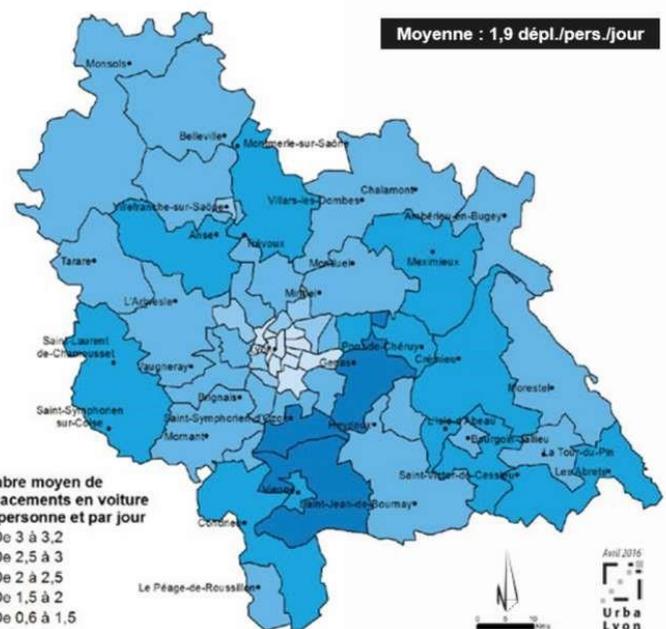
Les actifs occupés se déplacent plus particulièrement en voiture. Les actifs à temps partiel sont les plus mobiles, avec plus de 4,5 déplacements par jour en moyenne.

En dix ans, la part modale de la voiture a perdu six points, dont quatre points en voiture conducteur et deux points en voiture passager. Celles de la marche et des transports collectifs ont chacune gagné trois points.

Principaux flux de déplacements quotidiens des habitants du périmètre d'enquête



Mobilité en voiture comme conducteur ou passager selon le secteur de résidence





Quelle est l'opinion des habitants sur les transports collectifs ?

35% des non usagers des TC trouvent l'offre inadaptée



L'offre en transport collectif, premier motif de réticence

Dans Lyon-Villeurbanne, la couronne de la Métropole, l'Ozon-Est lyonnais, ViennAgglo et la CAPI, les habitants sont plus de 40% à mettre en évidence des problèmes de sécurité, de fréquence, de temps de parcours, de coût, d'information et d'interopérabilité entre réseaux.

Pour les personnes ne prenant jamais les transports collectifs, pour quelles raisons vous ne les utilisez jamais ?

	Problèmes liés à l'accès aux TC (éloignement, agrément et sécurité)	Problèmes liés à l'offre TC (sécurité, fréquence, durée, coût, information, interopérabilité)	N'a jamais pensé à utiliser les TC	Préférence pour la voiture par goût, nécessité et facilité	Autre raison	Sans opinion
Lyon-Villeurbanne	4%	41%	3%	30%	20%	2%
Couronne de la Métropole de Lyon	9%	44%	1%	30%	14%	2%

En moyenne, un habitant réside à 27 minutes de son lieu de travail. Un déplacement domicile-travail en voiture, à vélo ou à pied ne dure en moyenne pas plus de 26 minutes. En transports collectifs, c'est davantage.

Une mobilité en voiture quatre fois plus importante en périphérie qu'en hypercentre. Les secteurs Ozon-Est lyonnais et ViennAgglo (hors Vienne) se distinguent par la mobilité en voiture la plus élevée, supérieure à 3 déplacements par habitant et par jour. A l'opposé, les habitants du Centre et de la partie est de la couronne de la Métropole de Lyon se déplacent peu en voiture (de 0,6 à 1,5 déplacements par jour).

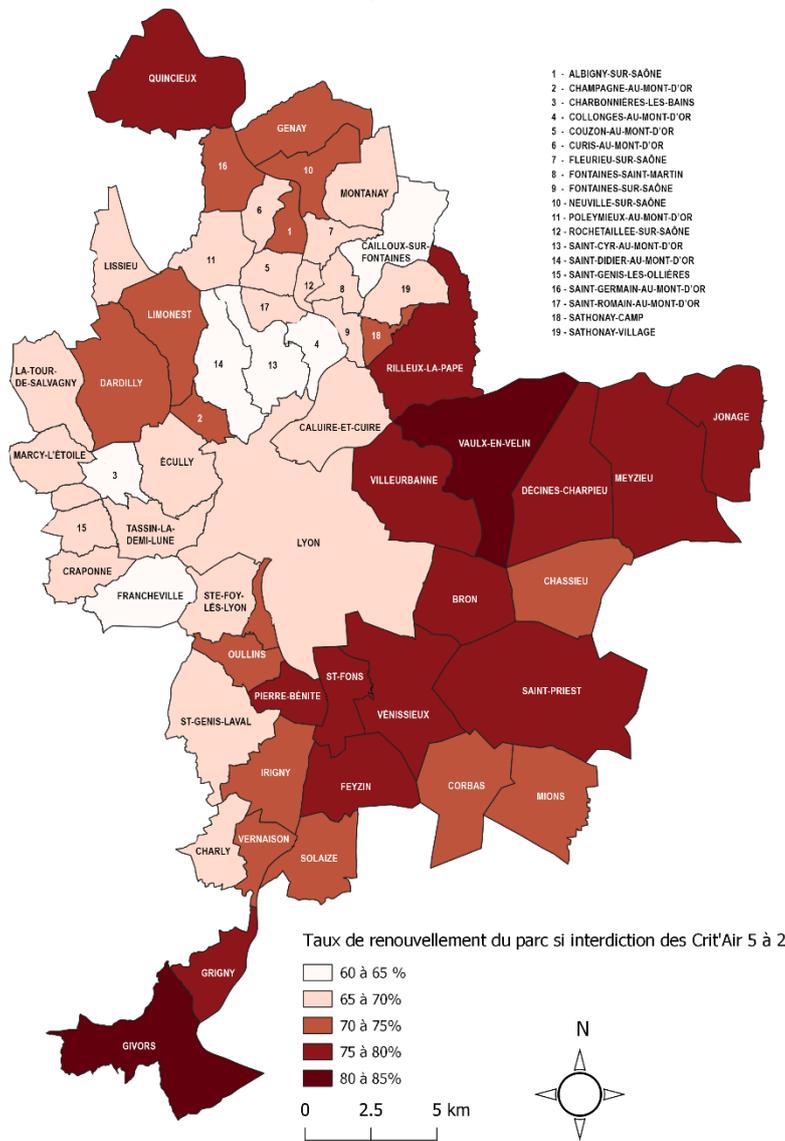




LE PARC AUTOMOBILE CONCERNÉ PAR LA DELIBERATION DE MARS 2021

	VP au 1.01.2020 (source : ministère de l'écologie)							
	Total VP	Crit'air E	Crit'air 1	Crit'air 2	Crit'air 3	Crit'air 4	Crit'air 5	Non classées
TOTAL METROPOLE	666 136	3 407	174 097	246 031	160 771	52 844	10 803	18 028
Lônes et Coteaux	59 063	231	14 669	19 442	16 123	5 576	1 203	1 802
Portes du Sud	54 209	225	11 142	18 684	14 800	6 484	1 471	1 394
Val de Saône	72 211	567	21 522	29 259	14 239	3 805	739	2 059
Caluire plateau nord	41 381	193	11 863	14 515	9 995	3 102	619	1 085
Ouest	48 429	265	15 679	17 310	10 842	2 551	479	1 286
Porte des Alpes	63 923	227	14 530	25 065	15 730	5 592	1 176	1 589
Rhône Amont	60 551	226	11 831	22 299	16 435	6 758	1 406	1 587
Villeurbanne	61 327	140	14 137	23 278	15 748	5 379	1 093	1 536
Lyon (Est/Nord/Sud/SE/Ouest/Centre)	205 043	1 333	58 724	76 180	46 859	13 595	2 615	5 690

ZFE : des conséquences très inégales en fonction des communes



Les statistiques du ministère de l'intérieur publient chaque année le parc de véhicules automobiles par commune et par Vignette Crit'Air.

On recensait **666 136** véhicules sur le territoire de la Métropole au 1^{er} janvier 2020. Le taux de renouvellement des véhicules est de 6% par an environ.

Les Crit'Air 2 représentent à eux-seuls **37%** du parc de véhicules. La somme des Crit'Air 0 et 1 représente **27%** du parc de véhicules.

En fonction du périmètre de la ZFE choisi, le nombre de véhicules interdits au 1er janvier 2026 irait de **192 000** (Lyon + Villeurbanne uniquement) à **490 000** (ensemble de la Métropole).

On observe un taux de renouvellement **très inégalitaire** sur le territoire, de 60% à 85% du parc selon les communes.

Source : Ministère de la transition écologique





NOS CONTRIBUTIONS

Entre Novembre 2020 et Mars 2021, le groupe **Métropole insoumise, résiliente et solidaire** a élaboré 3 contributions dans le cadre d'un groupe de travail au sein de la majorité avec les écologistes, les socialistes et les communistes. Ces propositions n'ont pas été retenues :

- Alternier les jours de circulation jours pairs et jours impairs en lien avec les plaques d'immatriculation ;
- Interdire les SUV dans le périmètre (neufs y compris !) : on peut s'appuyer notamment sur un critère de poids pour interdire les véhicules particuliers dans la Métropole, à la manière de la Convention Citoyenne sur le climat en reprenant la proposition de 1,4 T (voir moins !) et pas 1,8 T comme le gouvernement ;
- Création de parkings relais gratuit en périphérie à proximité des arrêts de transports en commun structurants ;
- Gratuité des transports en commun les jours de pollution.

Nous avons préféré mettre en priorité la réduction du parc de véhicules par le changement des habitudes de déplacement, ce que le calendrier resserré de la circulation ne permettra pas, et accélèrera au contraire le remplacement des véhicules en restant dans la logique de la voiture individuelle.

Nous avons proposé que soit retiré l'objectif de fin de circulation du diesel au 1er janvier 2026 au profit d'un principe de non circulation des véhicules diesel neufs achetés après le 1er septembre 2021.

Nous avons demandé que soit provisionné dans la délibération un montant de 28 831 000 € pour l'année 2022, soit 1 000 euros par véhicules concernés par l'évolution de la réglementation ZFE sur la première étape VP5+.

« En tenant compte non seulement du temps de déplacement, mais aussi du temps de travail nécessaire pour payer le déplacement, l'automobiliste irait finalement bien moins vite que le cycliste. »

Ivan ILLICH





SYNTHESE DE L'ENQUETE MILITANTE

Nous avons lancé une enquête qualitative auprès des militant·e·s mi-février 2021. Nous avons collecté un total de 15 réponses, dont voici quelques extraits.

Êtes-vous prêt à abandonner votre voiture ?

« Le jour où j'entendrai quelqu'un évoquer la continuité sur l'espace et dans le temps du transport en commun, du local au National à moyen terme (5 à 10 ans), j'écouterai attentivement sa proposition et son plan. »

« J'aimerais mais le problème se pose pour les déplacements en banlieue, grande banlieue, et plus loin pour aller en montagne, campagne etc... »

« La semaine, oui, pour travailler en Ville mais avoir une voiture reste indispensable pour une partie des déplacements professionnels la semaine et pour partir en week-end / en vacances »

« La voiture, break commercial diesel, fait partie de notre mode de vie : voyages en France et circonvolutions loin des axes de circulation routiers et ferroviaires, brocantes et visites de patrimoine, restauration de notre maison par nos soins, donc nécessité de pouvoir transporter du matériel, des matériaux, des meubles. »

Quel accompagnement vous aiderait à vous passer de votre voiture ?

« Pour les TCL, il faudrait une ligne directe et fréquente entre Vaulx village et Laurent Bonneval. Actuellement, tous les bus font des détours [...] ce qui rend les trajets trop longs entre le village et le métro le plus proche. Et la gratuité ou au moins réduire le tarif des billets individuels. »

« Favoriser le covoiturage, développer encore les transports en commun (pour mon trajet domicile/travail, il faut en voiture en moyenne 20-25mn et plus du double en TCL). »

« Échanger avec d'autres personnes et se rendre compte ensemble de ce que l'on va perdre en liberté facile mais individuelle, que cette liberté facile est destructrice pour la santé, la vie en général, qu'il y a de la frustration à prévoir et de trouver ce que l'on va y gagner. »





« Une vraie offre dans le temps et l'espace du transport en commun. [...] Au niveau national on va au désastre avec la régionalisation du transport et à terme sa privatisation ; au niveau local, la réflexion [...] est bien insuffisante pour abandonner sa voiture. »

« Un service d'auto-partage moins onéreux que CITIZ »

« Il faudrait un système de location facile d'utilisation du type Vélo'v. Qu'on n'ait pas besoin de prévoir les choses des jours en avance, qu'il y ait suffisamment de sites de location et que ce soit un prix juste. »

Que pensez-vous de la ZFE ?

« Ça me fait peur. Ma voiture est tout à fait en état de rouler encore quelques années. Et il faudrait la mettre au rebus ? Où est le bénéfice écologique ? Pour moi c'est du grand gaspillage. Et ces voitures n'iront peut-être pas au rebut mais dans les pays pauvres => on exporte la pollution. Je n'ai pas de compétences mécaniques mais je m'informe et ce que j'entends ou je lis n'est pas du tout rassurant en ce qui concerne la voiture électrique. Le remède risque d'être pire que le mal »

« Oui. Idée intéressante mais gros risque de bloquer " les populations défavorisées " »

« Suite à l'arrivée de la nouvelle majorité à la Métropole et dans diverses municipalités, nous sommes effarés de voir cette manière d'imposer et de dicter les comportements et surtout de repousser les plus faibles toujours plus loin, en les forçant à s'adapter à grand frais d'achat de véhicules électriques. Nous sommes résolument anti vélo, patinette et autre deux roues électriques, synonymes de création d'une nouvelle pollution d'ampleur. Les véhicules qui doivent impérativement être motorisés à l'électrique sont les transports en commun, les camions de livraison petits porteurs assurant la desserte locale, les véhicules d'entreprises et de services publics. »





L'AVIS D'ATMO

Atmo Auvergne-Rhône-Alpes (AuRA) est l'observatoire agréé par le Ministère de la Transition écologique et solidaire, pour la surveillance et l'information sur la qualité de l'air dans notre région. Atmo AuRA inscrit son action dans le cadre de l'intérêt général et de cette mission de service public confiée par l'État. Vous pouvez retrouver toutes leurs publications sur le site www.atmo-auvergnerhonealpes.fr.

L'avis de cette association est primordial pour comprendre l'impact d'un dispositif comme la ZFE-m sur la qualité de l'air. Les quelques points ci-dessous résument les échanges que nous avons pu avoir avec l'association. Pour plus de détails, se référer au site d'Atmo AuRA ou à la bibliographie de ce document.

Évolution de la qualité de l'air dans la métropole

L'on peut trouver différentes informations sur l'évolution de la qualité de l'air sur le Rhône dans [le bilan 2019](#) disponible sur leur site internet. Il reprend notamment l'évolution de la qualité de l'air ces dernières années sur la Métropole de Lyon.

Impact des restrictions basées sur le CQE Crit'Air lors des pics de pollution

Si l'on prend la restriction suivante « *autorisation de rouler des véhicules Crit'Air catégorie 0, 1 et 2* », le calcul théorique nous permet d'avoir les estimations suivantes :

- Un gain de 46% sur les émissions de NO_x ;
- Un gain de 49% sur les émissions de PM10 ;
- Un gain de 57% sur les émissions de PM2.5.

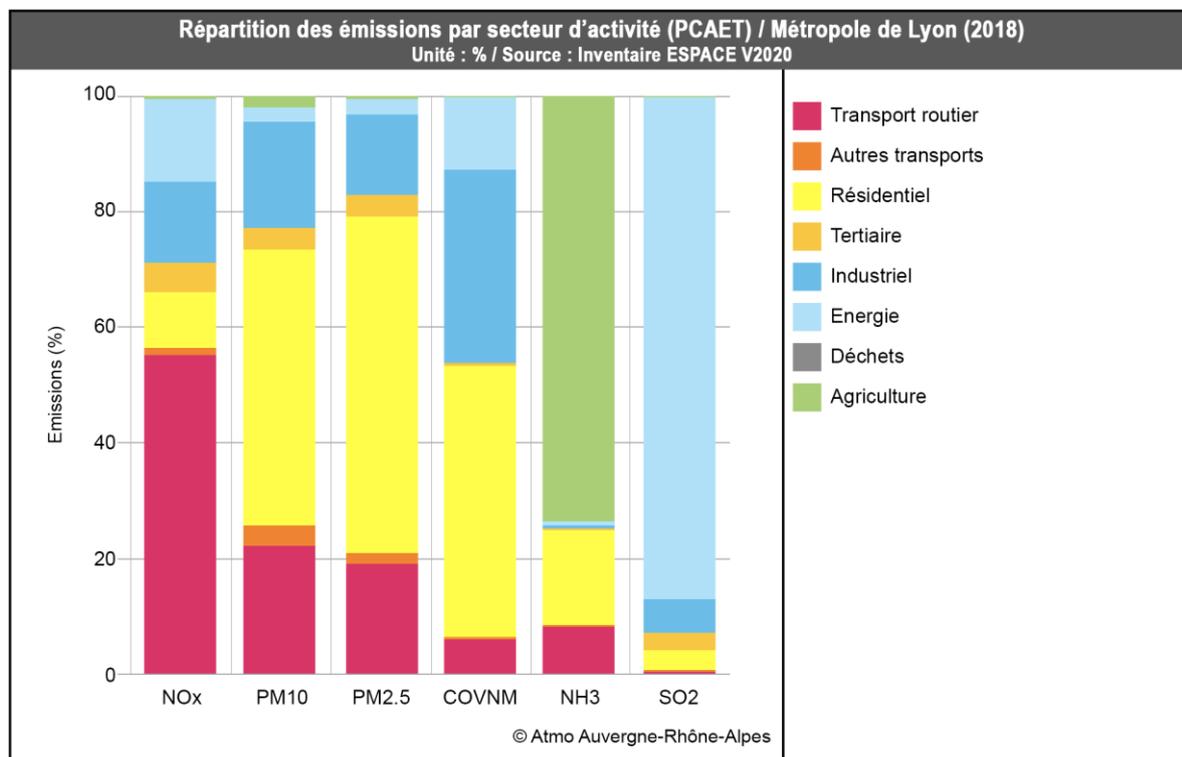
Attention : il s'agit d'un calcul de « gain maximum », avec l'hypothèse que les véhicules de vignettes critères > 3 ne circulent plus et qu'ils ne sont pas remplacés par des véhicules plus récents.





Part de la pollution de l'air générée par le trafic routier

Le graphique ci-dessous représente la répartition des émissions par secteur d'activité pour la métropole de Lyon en 2018.



Le trafic routier participe aux émissions de polluants atmosphériques de la façon suivante :

- **NO_x : 55% ;**
- PM10 : 22.2% ;
- PM2.5 : 19.1% ;
- COVNM : 6% ;
- NH₃ : 8.6% ;
- SO₂ : 0.4%.

Confinement et qualité de l'air

A la question « *quels enseignements tirer du premier confinement sur la qualité de l'air ?* », l'association nous a redirigé vers un [dossier de presse](#) disponible sur son site, évoquant les premiers éléments de bilan de la qualité de l'air 2020 et qui aborde la thématique de l'impact de du confinement sur celle-ci.





PREMIERES CONCLUSIONS

Compte tenu de son calendrier plus ambitieux que la loi nationale et de l'ampleur de l'impact sur le parc de véhicules automobiles, la délibération du 15 mars 2021 de la Métropole de Lyon est un enjeu majeur qui influencera le quotidien des habitantes et des habitants.

Une ville sans véhicules diesel aura diminué fortement les émissions de dioxyde d'azote (NO_x), mais n'aura que peu d'influence sur les émissions des particules fines, les plus cancérigènes.

Remplacer les véhicules anciens par des véhicules neufs nous maintient dans la dépendance à la voiture individuelle et alimente une société de consommation.

Les inégalités sociales d'accès à un mode de déplacement libre risquent de s'accroître sans accompagnement financier aujourd'hui non prévu dans la délibération.

Demain, les contrôles nécessaires à l'application de la ZFE nous engagent dans une société du contrôle numérique et la vidéosurveillance automatique qui verbaliseraient les plaques d'immatriculation des véhicules interdits dans les zones en question.



Nous continuerons d'exprimer toutes nos réserves dans les prochains mois lors de la concertation.





BIBLIOGRAPHIE

Qualité de l'air 2020 : une expérience grandeur nature incitant à des politiques plus ambitieuses (*Atmo AuRA*):

https://www.atmo-auvergnerhonealpes.fr/sites/ra/files/atoms/files/dp_qa_2020_vdef_0.pdf

38,2 millions de voitures en circulation en France (*Ministère de la transition écologique*):

<https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/382-millions-de-voitures-en-circulation-en-france>

Plan Oxygène - Lyon Métropole - Impact d'une Zone de Faibles Émissions (*Atmo AuRA*):

https://www.atmo-auvergnerhonealpes.fr/sites/ra/files/atoms/files/note_evaluation_zfe1_agglomeration_lyonnaise.pdf

Rapport Environnemental du Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) – Février 2019 (*Grand Lyon*):

https://www.grandlyon.com/fileadmin/user_upload/media/pdf/grands-projets/concertation-reglementaire/20190429_rapport-environnemental-pcaet.pdf

DOSSIER DE CONSULTATION Projet de Zone de Faibles Émissions (ZFE) (*Grand Lyon*):

https://www.grandlyon.com/fileadmin/user_upload/media/pdf/grands-projets/concertation-reglementaire/20181113_zfe_dossier-consultation.pdf

Aux frontières de la métropole lyonnaise : des espaces périurbains à géométrie variable (*Catherine DIDIER-FÈVRE pour Géoconfluences*):

<http://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/dossiers-regionaux/lyon-metropole/articles-scientifiques/espaces-periurbains-lyon>





Idir BOUMERTIT
Portes du Sud



Laurent LEGENDRE
Villeurbanne



Moïse DIOP
Lônes et Côteaux



Métropole insoumise, résiliente et solidaire



Nous suivre



@groupemirs



Nous contacter

elus@groupemirs.fr



Florestan GROULT
Lyon Centre