



HEBDO

« LA MISE EN PLACE DE LA ZFE DOIT FAIRE LE MOINS DE DÉGÂTS POSSIBLES SUR LE PLAN SOCIAL ET ÉCONOMIQUE »

Les réticences suscitées par les évolutions de sa ZFE incitent la Métropole de Lyon à adapter ses propositions en s'appuyant sur les comportements des usagers. Les éclaircissements de Jean-Charles Kohlhaas, vice-président en charge du projet.

Actu-Environnement : Le 14 février dernier, la Métropole pourtant volontariste en la matière a annoncé le report de 2026 à 2028 de l'interdiction des véhicules Crit'Air 2 au sein de la ZFE. Pourquoi ce choix ?

Jean-Charles Kohlhaas : En effet, nous avons prévu la suppression de l'accès au périmètre central de la ZFE pour les véhicules Crit'Air 2 en 2026 ; sauf pour les 70 % de ménages les moins aisés. La mesure est repoussée de deux ans. Elle concernera tout le monde, y compris les entreprises et les professionnels. Nous devons aussi élargir la surface de la zone. Cette mesure est elle aussi reportée, sans calendrier ni délimitation de périmètre pour l'instant. Il y a plusieurs raisons à cela.

D'abord, le gouvernement avance à reculons sur ce dossier qui émane pourtant de ses services. Sa campagne de communication sur les ZFE est prête depuis un an, mais il ne l'a toujours pas sortie. Nous lui avons demandé d'informer les propriétaires de véhicules concernés qu'ils pouvaient être accompagnés. Il ne nous a pas répondu. Nous croyons dans le principe des ZFE et dans la nécessité d'améliorer la qualité de l'air, mais nous souhaitons que leur mise en place fasse le moins de dégâts possibles sur le plan social et économique. Ensuite, la majorité des véhicules utilitaires et des camions sont classés Crit'Air 2. Or, les premiers s'amortissent en 7 ans, les seconds en 15 ans. Il aurait été dommage de mettre à la casse des véhicules achetés en 2019 ou 2020. D'autant plus que l'offre alternative, en électrique ou en GNV par exemple, reste très limitée. Nous avons tenu compte des remarques.

AE : Sur quoi s'est bâtie cette nouvelle stratégie ?

JCK : Il y a deux ans et demi, nous avons engagé une concertation avec les professionnels et les entreprises, ainsi qu'avec leurs représentants, la Chambre de commerce et d'industrie (CCI) et la chambre des métiers et de l'artisanat (CMA). Nous savions que l'enjeu était important pour eux, notamment en termes de logistique. Nous avons d'ailleurs créé un groupe de travail spécifique sur ce thème, avec les représentants des

entreprises et les fédérations, pour trouver des solutions alternatives en matière de véhicules et d'organisation. Nous expérimentons des plateformes logistiques mutualisées, notamment sur les grands chantiers, par exemple, et nous soutenons le développement de la cyclogistique.

Nous avons aussi organisé des échanges avec les communes de la Métropole, celles des territoires voisins, les services de l'Etat, ceux du département et de la région, ainsi qu'une concertation grand public, avec l'appui de la Commission nationale du débat public (CNDP). Une première consultation, sur six mois, a permis de faire remonter plus de 6 000 contributions. En parallèle, en mettant à leur disposition toutes les alternatives, de la location de vélo à l'autopartage en passant par les transports en commun, nous avons accompagné vingt foyers « pilotes » représentatifs, pendant trois mois, pour les inciter à ne plus utiliser leur voiture. L'objectif était de se baser sur des cas concrets pour trouver des solutions à mettre en œuvre. Certaines familles ont adopté de nouveaux réflexes, comme reporter leurs achats sur des commerces de proximité, et les ont conservés depuis. Nous avons fait de même avec une vingtaine d'artisans.

AE : Quelles solutions se sont avérées pertinentes ?

JCK : Certains ont adopté le vélo à assistance électrique ou la trottinette, en complément des transports en commun. La plupart ont compris que la voiture n'était pas la meilleure solution pour les déplacements quotidiens. Quelques-uns envisagent de se séparer de leur voiture ou d'une voiture, surtout lorsqu'ils bénéficient d'une station d'autopartage à proximité. Les petites entreprises et les professionnels, quant à eux, se sont majoritairement tournés vers le vélo cargo qui apparaît comme le meilleur moyen de se déplacer en ville. Il est autorisé partout. D'ailleurs, la demande explose. Depuis le mois de février, la Métropole accorde une cinquantaine d'aides par mois à l'acquisition d'un tel véhicule.

AE : Quels sont les freins à lever selon vous ?

JCK : A mon avis, le frein le plus important est d'ordre psychologique et culturel. Nous sommes addicts à la voiture que nous utilisons plus que nos parents. Nous pourrions réduire de moitié nos déplacements motorisés sans que cela change notre qualité de vie. Au sein de la Métropole, la majorité des déplacements sont ainsi inférieurs à trois kilomètres alors que l'insuffisance de la pratique de la marche est devenue un problème de santé publique... Pour mieux comprendre les comportements des particuliers en matière de mobilité dans le cadre de la mise en place d'une ZFE, nous lançons d'ailleurs une étude de dix-huit mois auprès d'un nouvel échantillon de familles, avec un cabinet spécialisé et en partenariat avec les métropoles de Rennes et de Limoges.

Afin de mettre en évidence les impacts de la pollution de l'air sur la santé et ceux des mesures mises en œuvre, nous allons également créer un observatoire scientifique et citoyen. Il recensera les données épidémiologiques, les entrées aux urgences notamment, qui seront croisées avec les niveaux de pollution. Nous enregistrons une adhésion très forte à ce projet, des médecins et patrons de services pneumologiques et pédiatriques. Un autre frein, comme je l'ai dit, est le long retard pris par l'Etat français pour commencer à agir. Il est dans l'atermoiement depuis quatre ans, alors que le monde économique aurait été suffisamment souple et résilient pour accompagner le mouvement.

AE : Les usagers de la route seront-ils prêts en 2028 ?

JCK : Pour les déplacements du quotidien, le développement de notre réseau de transports collectifs, reste une nécessité, plébiscitée par les habitants. Il est déjà le meilleur de France, mais se situe encore loin derrière certaines villes européennes. La redécouverte et la sécurisation des modes actifs, marche et vélo, est aussi notre priorité. Là aussi, les usages explosent.

Pour les professionnels, de plus en plus de véhicules électriques professionnels circulent dans la Métropole. La France a pris du retard dans ce domaine, mais les constructeurs se sont engagés à en construire 20 000 par an dès 2023. J'attends de voir s'ils tiennent leurs engagements. Nous prenons notre part avec des commandes record de trolleybus et de bus électriques. Pour la mobilité lourde, gros utilitaires et poids lourds, il faut pousser la filière du bioGNV qui équipera, par exemple, plus de 200 de nos bus en 2026, ainsi que la majorité du parc des bennes à ordures ménagères.

<https://www.actu-environnement.com/ae/news/recul-calendrier-perimetre-ZFE-Metropole-Lyon-explications-Freins-solutions-concertation-etudes-41680.php4>