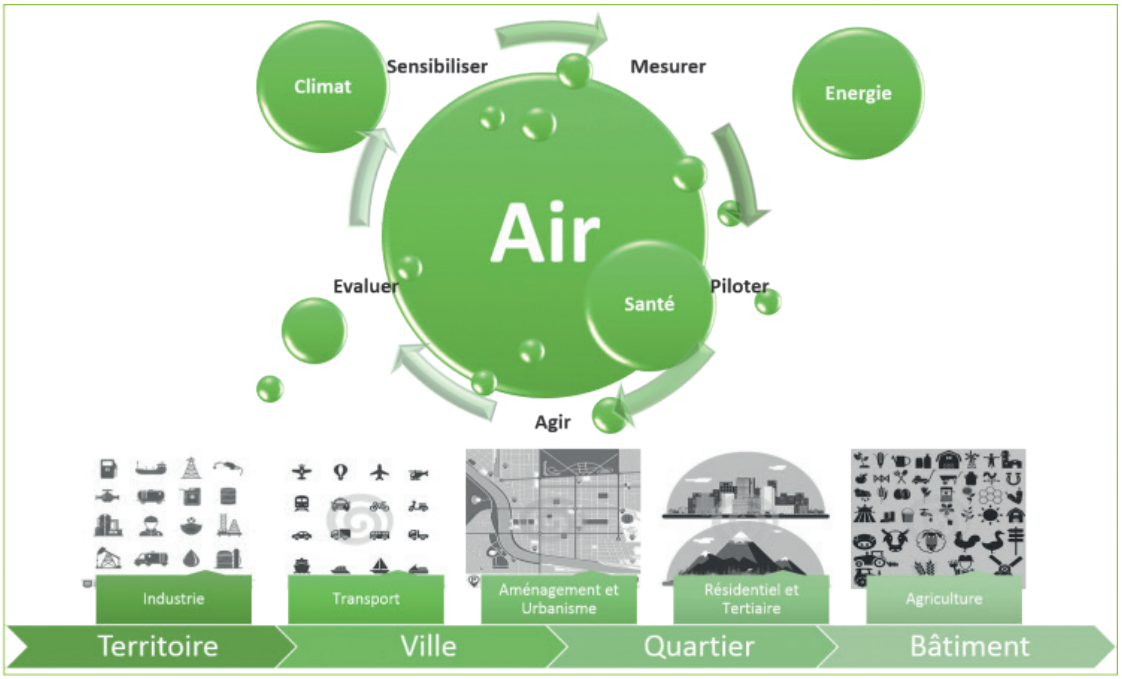
Conseil de développement durable Grand Nancy

Contribution dans le cadre de la mise en place de la Vignette CRIT'AIR sur le Grand Nancy

adoptée à l'unanimité en plénière du 3 décembre 2019



crédit photo : i-care consult

SOMMAIRE

SAISINE

Une SITUATION SANITAIRE d'URGENCE qui MOTIVE la MISE en PLACE du SYSTEME de CIRCULATION AUTOMOBILE DIFFERENCIEE CRIT'AIR

I. Les PROCEDURES d'INFORMATION et D'ALERTE

II. Les MESURES d'ACCOMPAGNEMENT de la POPULATION et des PROFESSIONNELS

III.Les TERRITOIRES d'ACTIONS PERTINENTS

1. Déplacements : développer une vision globale des mobilités à l'échelle de la métropole, du bassin de vie et du Sillon lorrain

2. Habitats : imaginer un modèle plus vertueux en termes d'aménagement du territoire avec les territoires voisins

REMETTRE l'USAGER au CENTRE des REFLEXIONS

métropole
GrandNancy

ANDRÉ ROSSINOT
Président de la Métropole du Grand Nancy
Ancien Ministre

Monsieur Dominique VALCK
Conseil de Développement Durable
du Grand Nancy
22-24 Viaduc Kennedy
54000 NANCY

Nancy, le - 9 JUIL. 2018

Objet : Projet Crit'Air

Monsieur le Président,

Pour répondre à un enjeu de santé publique, la Métropole du Grand Nancy souhaite mettre en place la vignette Crit'Air sur son territoire. Ce dispositif, qui s'inscrit en cohérence avec les autres actions de la Métropole pour améliorer la qualité de l'air sur l'agglomération, aura pour vocation de limiter les émissions polluantes dans l'air au moment des pics de pollution.

La vignette Crit'Air est susceptible d'impacter fortement le quotidien des Grands Nancéiens et interroge leurs façons de se déplacer. Dans la continuité de nos travaux collaboratifs autour du Plan Climat Air Energie Territorial, nous souhaiterions associer votre conseil ainsi que le conseil de la vie étudiante à la définition des modalités d'application de la vignette sur le territoire, en amont de la consultation citoyenne qui sera organisée à l'automne.

La direction de l'Energie, du Climat et du Développement Durable comme le service Démocratie Participative se tiennent à votre disposition pour échanger sur les modalités et le calendrier de ses travaux.

Sachant pouvoir compter sur votre collaboration, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de nos salutations distinguées.

Valérie DEBORD
Vice-présidente déléguée à l'habitat, au logement, aux gens du voyage, à l'énergie et au développement durable

Malika DATI
Vice-présidente déléguée aux transports en commun, aux mobilités, à la circulation, aux infrastructures de transport, à l'animation de la réflexion prospective sur la participation

André ROSSINOT
Président de la Métropole du Grand Nancy, ancien Ministre

Une SITUATION SANITAIRE d'URGENCE qui MOTIVE la MISE en PLACE du SYSTEME de CIRCULATION AUTOMOBILE DIFFERENCIEE CRIT'AIR

Aujourd'hui, les niveaux de pollution sont inférieurs à ceux d'il y a 20 ans. Néanmoins, les expositions des populations aux pollutions de l'air restent responsables d'un grand nombre de morts prématurées (48.000 décès prématurés par an en France). Une action sanitaire volontaire implique d'agir toute l'année et pas uniquement en période de pics de pollution. En effet, la moyenne annuelle d'exposition et la chronicité vont impacter le plus la santé des populations.

L'action publique, à travers le dispositif Crit'Air, va cibler la lutte contre les pics de pollution, ce qui peut paraître insuffisant au regard de l'urgence sanitaire évoquée. Néanmoins, tout microgramme de pollution « gagné » aura un impact sanitaire positif, et l'on peut imaginer que le caractère pédagogique de la démarche initiera des actions vertueuses en termes d'efficacité face aux dangers sanitaires avérés.

I. Les PROCEDURES d'INFORMATION et D'ALERTE

- Les déclenchements des procédures préfectorales se fait sur prévision de la qualité de l'air ce qui permet d'anticiper et mettre en place les actions curatives. Les deux polluants concernés dans notre agglomération sont l'ozone (O_3) et les particules (PM 10)
- Pour anticiper le respect de la valeur limite les PM 10 (pas plus de 35 jours/an à plus de 50µg/m^3 en moyenne) la France a mis en place un dispositif d'information et d'alerte spécifique. Pour l'ozone les procédures sont mises en place en déclinaison des textes européens,

La procédure d'information est suivie d'une procédure d'alerte déclenchée en fonction du niveau de pollution ou de la durée de l'évènement. Les actions mises en place concernent les divers secteurs émetteurs (transports, résidentiel, industrie, agriculture)

- La saisonnalité des pics de pollutions :
  - La pollution à l'Ozone, polluant secondaire dont les précurseur sont principalement les NOx et composés organiques volatiles, est qualifiée de pollution photochimique, elle est impactée par les températures et le rayonnement et est observée en été. Le seuil d'alerte n'a jamais été atteint.
  - La plupart des dispositifs d'information et d'alerte est déclenchée en hiver et au printemps lors d'épisodes de pollution aux particules fines (PM10). Même si les transports routiers ont globalement une part limitée de responsabilité après le chauffage résidentiel et l'industrie à l'échelle de la zone PPA, il est important d'intervenir sur ce secteur émetteur pour améliorer la qualité de l'air rapidement.
  - Ponctuellement dans la saison, les épandages et amendements dans le milieu agricole peuvent également contribuer au développement de particules secondaires qui contribuent aux pics de pollution

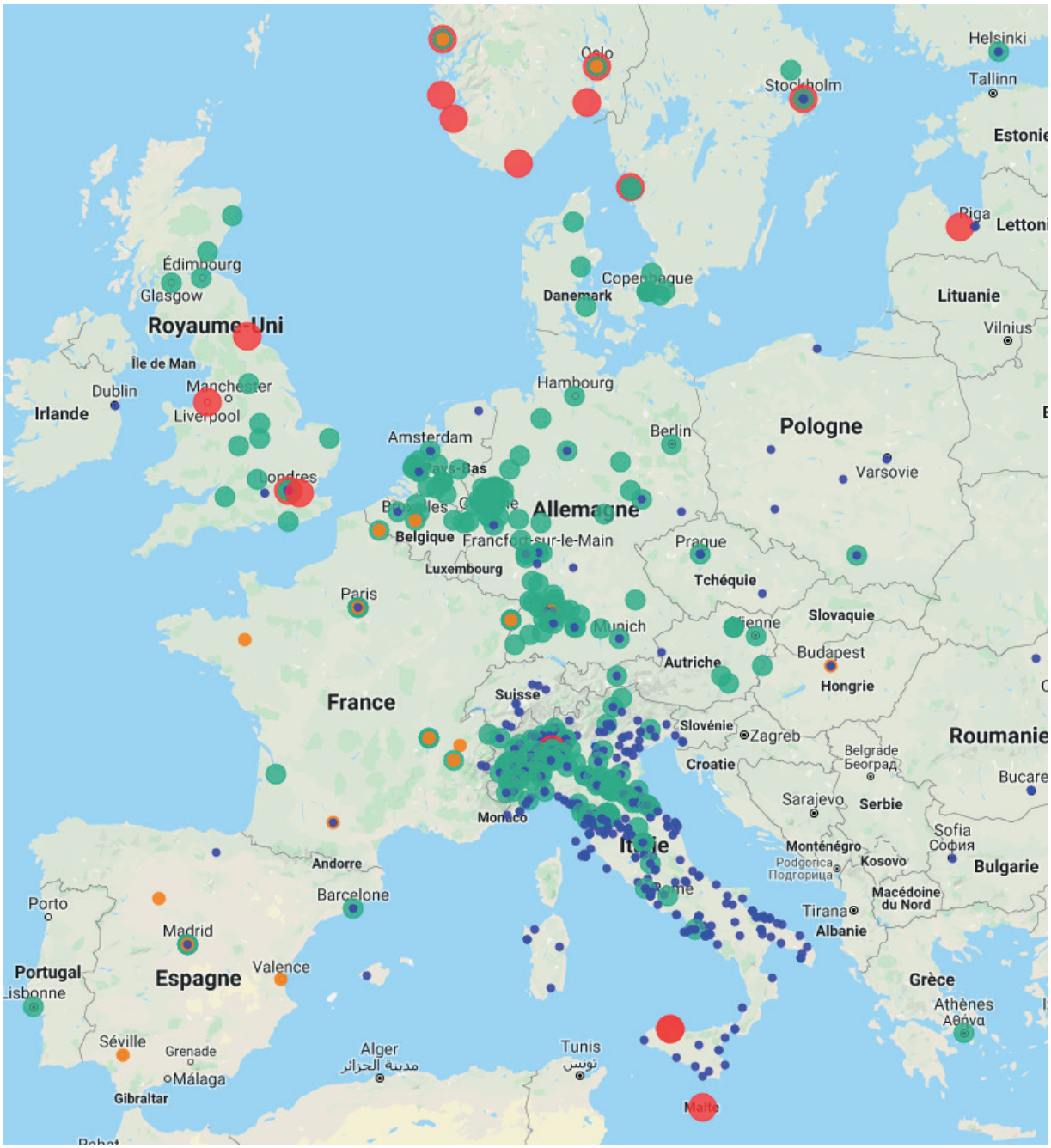
Sur les phénomènes de pollution aux particules, les actions menées sur le Grand Nancy ne vont pas être suffisantes, à elles seules, pour réduire l'évènement souvent de large ampleur géographique. En revanche, elles vont permettre localement la limitation de l'exposition des populations, la pollution de proximité se rajoutant à la pollution de fond

➲ Aussi, le système Crit'Air, retenu par la Métropole du Grand Nancy, devrait être généralisé sur la plus grande zone possible pour faire converger, et ainsi démultiplier, les bénéfices attendus de la mise en place d'une circulation différenciée des automobiles.

➲ Il serait pertinent d'imaginer la création d'une vignette unique européenne ainsi qu'une uniformisation des procédures de déclanchement et des indices de la qualité de l'air dans la CE.

➲ Dans le système Crit'Air, il parait important de pouvoir revoir la « notation de la voiture» en fonction de son encombrement (type SUV)notamment, mais aussi de la durée de sa mise en circulation, de son entretien car actuellement l'indice est attribué à vie. Les efforts faits par le constructeur pour améliorer l'impact sur la qualité de l'air sur l'ensemble du cycle de vie du véhicule devrait aussi être intégrés dans la notation.

➲ Les Préfets de zone, qui coordonnent toutes les politiques en matière de défense et de sécurité sur un large territoire (il en existe 7 en France, la zone EST couvre le Grand Est et la Bourgogne Franche Comté) pourraient encore renforcer leur mission de coordination des actions mises en œuvre. Cela répondrait à la problématique de l'échelle d'action pertinente pour être efficace dans la limitation des expositions des populations aux particules.



Zone à faibles émissions

Les péages routiers urbains

Autres règlements d'accès

Urgence de pollution

source : fr.urbanaccessregulations.eu

II. Les MESURES d'ACCOMPAGNEMENT de la POPULATION et des PROFESSIONNELS

Les indices Crit'Air « 4 » et « 5 » correspondent aux véhicules de plus de 20 ans pour les véhicules essence et plus de 14 ans pour les diesel, soit 10% des véhicules pour une part de 24% des pollutions NOx et près de 20% des PM10 tous types confondus. Interdire à la circulation les véhicules de catégorie « 3 » en période de pic de pollution permettrait de diminuer de 60% les émissions polluantes. La vocation sanitaire annoncée par la Métropole du Grand Nancy pour la mise en place du système de circulation différenciée devrait pousser plus avant les restrictions pour des résultats plus sensibles. Cette restriction appliquée aux indices « 3 » n'a pas été retenue ici, afin de ne pas impacter à nouveau les populations les plus fragiles, captives des déplacements domicile-travail les plus longs (en kilomètres et en temps). Le Conseil de développement durable pense néanmoins qu'elle est nécessaire à court ou moyen terme et qu'elle doit s'accompagner de mesures à court terme pour accompagner les populations et les professionnels concernés par l'indice « 3 ».

Les déplacements aux heures de pointe du matin et du soir sur les grands axes ou en ville sont principalement locaux. Pour ceux-là, les incitations aux déplacements doux doivent être motivantes, tout au long de l'année même si elles sont renforcées au moment des pics de pollution :

- ➲ Rendre les parcours piétonniers et cyclables agréables, adaptation aux aléas climatiques
- ➲ Aides à l'achat de vélos et vélos électriques
- ➲ Continuité des parcours et mise en sécurité
- ➲ La mise en œuvre de la vignette Crit'Air doit être l'occasion d'actions pédagogiques : Informer et impliquer la population sur les bonnes pratiques, de développer une véritable stratégie en faveur des modes alternatifs à la voiture (calcul des coûts réels, calculs de la pollution par trajet.)
  - o Mener des concertations avec les riverains, les entreprises, les commerçants…
  - o Développer un Conseil en mobilités/agence de mobilités/coach en mobilité … pour les particuliers, les entreprises et établissements scolaires avec l'organisation de promenades à pieds à vélo, la découverte des lignes de transport … du panel offert sur le territoire. Faire de la sensibilisation pour changer les comportements.
  - o Des plans d'information sur les bénéfices attendus (qualité de vie, pollution, gain de temps par rapport aux congestions…), les aides pratiques, techniques et financières dispensées pour une bonne adhésion de la population si les mesures sont bien comprises et une meilleure efficacité des actions.
  - o Faire connaître les effets réels des actions mises en œuvre par une évaluation indépendante.

Pour ce qui concerne les navetteurs habitant la périphérie de la Métropole et venant travailler dans l'agglomération, augmenter la capacité des parkings relais aux entrées du territoire en « réquisitionnant » une partie des espaces de stationnement des hypermarchés, parc des Expos en entrée de ville..., participerait à résoudre à court terme le problème. Des mesures complémentaires seraient à imaginer pour relier les lieux de travail ou d'activité :

- ➲ Favoriser la mise en place du télétravail et inciter les salariés engagés dans une démarche de télétravail d'échanger leur jour de travail hebdomadaire à domicile pour éviter les déplacements les jours de pics de pollution
- ➲ Promouvoir des applications de covoiturage du type « blabla lines » mobilisant les véhicules aux indices « 1 » et « 2 » en capacité de circuler
- ➲ Des navettes électriques à haute cadence gratuites pourraient être mises en place ponctuellement pour relier les hypermarchés aux arrêts des lignes de transport en commun structurantes
- ➲ En période pic de pollution, la ligne de bus express de Ludres qui passe déjà à proximité de Cora Houdemont, pourrait ajouter un stop à son itinéraire

➲ Gratuité pendant les pics de pollution des Transports collectifs (TC), des vélos en location, des véhicules en autopartage, des parkings relais, du stationnement résidentiel… tout en imaginant des compensations pour les abonnés aux TC ou empruntant des modes actifs, car au final, ces personnes ont par leur pratique vertueuse déjà un impact positif sur la qualité de l'air tout au long de l'année.

Pour ce qui concerne les professionnels du territoire :

➲ Mettre en œuvre un système de location de véhicules utilitaires à tarif réduit pour les artisans, les associations et les acteurs de l'économie sociale et solidaire. Et, à plus long terme mettre en place des mesures fiscales d'accompagnement.

➲ Aides subventions à l'achat ou remplacement… Les petits artisans, pour lesquels le véhicule est une nécessité, seront très impactés par cette vignette et leurs revenus ne leur permettront peut-être pas l'acquisition d'un véhicule plus récent donc moins polluant

➲ Inciter au renouvellement progressif de la flotte des taxis et vtc, pour des véhicules de catégories 0 et 1.

Actions sur les autres secteurs émetteurs

La mise en place de la vignette Crit'Air ne doit pas occulter la nécessité d'agir sur tous les secteurs émetteurs et notamment le résidentiel/tertiaire.

➲ Le bois de chauffage reste le principal émetteur de particules dans le domaine du résidentiel. Les aides à l'achat d'appareils de nouvelle génération moins polluants doivent être maintenues ou même renforcées. Des électrofiltres (obligatoires dans certains pays) permettraient de réduire encore plus la pollution en sortie de poêle, mais ces dispositifs restent onéreux. Les aides doivent être ciblées vers l'installation de ces dispositifs.

➲ S'assurer que l'implantation d'activités économiques ou industrielles nouvelles ne vient pas accroitre les émissions de polluants du territoire et soit le cas échéant compensée.

III. Les TERRITOIRES d'ACTIONS PERTINENTS

Il est indispensable d'agir dans la durée et sur le fond. En effet, la vignette Crit'Air est une mesure d'urgence et technique qui nécessite au-delà de sa mise en œuvre de repenser notamment les mobilités durables mais également l'aménagement du territoire dans toutes ses composantes à long terme.
Repenser le financement des modes alternatifs au tout routier en calculant les externalités positives et négatives de chaque mode de transports et ses impacts en termes d'environnement, de santé, de pollution, de bruit, d'encombrement… Certaines solutions qui paraissent non finançables aujourd'hui pourraient s'avérer largement rentables à plus long terme.

1. Déplacements : Développer une vision globale des mobilités à l'échelle de la métropole et du bassin de vie

• Localement à l'échelle de la Métropole

➲ Développer un véritable **Plan de Déplacements Urbains** trouvant une place entière dans le PLUi en construction pour développer une offre diversifiée répondant aux attentes des habitants, performante pour faire baisser la part modale de la voiture. Evaluer la baisse d'exposition des populations à la pollution de l'air attendue.

➲ Lutter contre l'encombrement des routes, un embouteillage de voitures électriques ou hybrides reste un embouteillage. De plus, les particules émises par le parc actuel de voitures sont majoritairement dues à l'abrasion des pièces mécaniques (freins, pneus, ...), de la chaussée et aux remises en suspension. Un rappel des bonnes pratiques écologiques en matière de conduite doit être dispensé à l'ensemble des conducteurs.

➲ **Renforcer les transports collectifs** développant le réseau, en améliorant le cadencement, les dessertes, les temps de parcours , et en augmentant leur attractivité par une offre de parkings relais, existants, à créer ou à réquisitionner temporairement, mais bécessairement hors périmètre d'application de cette réglementation, pour que la voiture devienne « optionnelle ».

➲ Construire une culture, une **politique volontariste en faveur des modes actifs** bon spour la santé, rapides, économes, non polluants…). Pour ce faire il faut rendre ces déplacements agréables, faciles. Il est impératif de mettre en œuvre un **plan piétons**, un **plan vélos** avec des **itinéraires continus,** sécurisés, calmes, améliorant les temps de parcours, avec une signalétique efficace, et penser des stationnements protégés. Et notamment pour les plus jeunes éduquer, à la marche en ville (pédibus, …)

➲ Requalifier et **végétaliser l'espace public.** La végétalisation a plusieurs bienfaits, elle permet de réduire le CO_2 en stockant le carbone, elle limite la pollution et c'est un véritable outil pour lutter contre le changement climatique en permettant de créer des îlots de fraicheur, de réduire l'impact des canicules en ville... pour faciliter les déplacements à pieds ou à vélo. Dans chaque opération publique … comme pour le 1% financement artistique, il pourrait être envisagé de dédier également 1%, voire plus, à la végétalisation du site.

➲ **Réduire la vitesse de circulation** dans les zones 30, zones de partages, rues apaisées..., Mettre des moyens dans l'opportunité de mise en place de **nouvelles circulations intelligentes,** fluidité de circulation à très basse vitesse (moins de feux tricolores …moins d'arrêt démarrage très polluants)

➲ Développer des **Zones à faible émission-** zones bénéficiant d'enregistrement plus précis de pollution et à ce titre les données permettraient de réagir plus rapidement à des pics-, et cartographier les zones où se trouvent les publics les plus fragiles (écoles, hôpitaux, crèches, ...)

➲ Dans les **commerces de centre-ville offrir des tickets de transport en commun** au lieu d'heures gratuites dans les parkings du centre-ville : un véritable signal pédagogique.

➲ Etre attentif aux **nouvelles mobilités urbaines** en train d'émerger : véhicules autonomes, voitures électriques partagées, bus à hydrogène, giropodes et trottinettes, téléphérique-

supraways, projet Urbanloop (système de capsules développé par une start up de Nancy), etc… Développer les bornes de recharges pour les voitures électriques et trottinettes dans les parkings publics, dans les copropriétés …

➲ Pour le transport de marchandises, travailler un **schéma de fret et de logistique** (développement de lieux de chargement et de déchargement groupés à la périphérie de la ville, (en complément à l'échelle du bassin de vie et du sillon de l'utilisation des voies d'eau…, ferroutage,…)une gestion optimisée et propre du transport pour le **«dernier kilomètre»** avec expérimentation de véhicules de livraisons propres effectuant des tournées depuis des **plateformes de distribution**, indépendamment de l'enseigne, du fournisseur ou de la marchandise livrée, de tram de livraison la nuit, de véhicules autonomes, un centre de distribution urbain … pour renforcer l'attractivité des entreprises et réduire les émissions de GES (gaz à effet de serre). Développer des services de livraison optimisés à domicile ou dans les parkings relais (box de livraison), en lien avec les acteurs du commerces en vile, marché …

➲ Travailler sur la conception même des marchandises et leur emballage pour tendre vers le Zéro déchet et compostage : en amont si l'on diminue les emballages inutiles on diminue les volumes et poids transportés : il y a ainsi moins de pollution par les transporteurs. En aval, si l'on recycle et si l'on composte les déchets on devrait arriver à diminuer le nombre de tournées de ramassage des ordures ménagères et les pollutions liées au traitement de ces déchets.

- **A l'échelle du bassin de vie et du Sillon lorrain, construire un projet partagé avec les communes voisines, les agglomérations et les territoires émetteurs de déplacement**

Les pics de pollution touchent des zones géographiques importantes. Ils suivent souvent les zones anticycloniques qui peuvent affecter plusieurs régions ou pays. Il s'agit donc de mettre en place des politiques publiques de prévention à l'échelle interrégionale et transfrontalière.
La question de la mobilité dans le Sillon Lorrain est l'affaire de tous. Région Grand Est, Autorités Organisatrices de la Mobilité, Scot Sud 54,… doivent mieux coopérer dans le cadre du Grenelle de la mobilité régionale regroupant l'ensemble des autorités et services impliqués, les collectivités locales concernées, mais aussi des représentants de la société civile et des riverains impactés.
Penser, refaire sens, entre rural et urbain, retisser les liens « ville et campagne» pour un pôle métropolitain durable, une transition écologique effective.

➲ Mettre en place, lors des pics de pollution, des dispositifs de **rétention des poids lourds** sur l'A31 à la frontière luxembourgeoise comme en cas d'évènements climatiques (verglas, neige)

➲ Mieux organiser les **connexions entre les agglomérations à l'échelle du territoire** et repenser l'ensemble des dessertes du sillon et des agglomérations pour ne pas engendrer des **disparités entre zones** biens desservies et zones moins denses (lien rural/périurbain/urbain à reconstruire). Répondre aux demandes de mobilités individuelles, de plus en plus diversifiées, et aux exigences collectives, une nécessité de **faire face à l'étalement urbain** et à sa problématique d'isolement des populations au moyen de dessertes de transport efficaces et adaptées aux réalités économiques et environnementales.

➲ Développer une **vision globale des mobilités à l'échelle du bassin de vie**, proposer une panoplie de solutions alternatives à la voiture en lien avec les collectivités locales sur le bassin de vie et l'aire du Pôle métropolitain européen du Sillon lorrain et les **Autorités organisatrices de transport** (encore trop nombreuses), travailler avec les communes voisines pour faciliter les déplacements et répondre aux besoins de tous

➲ Faciliter le **stationnement,** développer les **parkings relais**, ou parkings de dissuasion, faciles d'accès, sécurisés et à tarifs avantageux (rétablir le ticket de transport en commun offert pour l'ensemble des occupants du véhicule), aux différentes entrées des agglomérations et accompagner ce développement d'une communication efficace. Y adjoindre des services motivants (conciergerie, livraisons, entretien des véhicules, garde et entretien de vélo ...),

incitation financière (péage inversé ?), plateformes numériques. Étudier l'opportunité d'une **voie réservée au covoiturage sur les sections à 3 voies sur autoroute**

➲ Soutenir le développement des centrales de **covoiturages** (ex Mobicoop)

➲ Mettre en œuvre des lignes d'**autocars à haut niveau de service**, sur **bandes d'arrêt d'urgence** en cas de ralentissement, entre Toul et Brabois, entre Pompey et Nancy et. **Pôles d'échange aux entrées/ sorties d'autoroute** (P+R, transports urbains, location véhicules électriques,…) et ce sur le modèle de ce qui est envisagé pour le transfrontalier entre Thionville et le Luxembourg ; développer un système de navette bus rapide avec accès à des échangeurs en complémentarité avec des aires de parking relais

➲ Augmenter l'**offre ferroviaire régionale**, vers un **RER** Lorraine- Luxembourg, développer une offre supplémentaire très cadencée à l'échelle du Sillon Lorrain pour relier les grands centres de développement (polycentrisme) et, à l'échelle du Grand Est, pour relier les centres névralgiques de ce territoire étendu, les trois Métropoles de Metz, Strasbourg et Nancy ainsi que l'agglomération de Reims et Chalons.

➲ Renforcer l'**intermodalité** autour des gares : rabattement de transports collectifs urbains et interurbains, parcs vélos sécurisés, cheminement de qualité et pistes cyclables.

➲ Prévoir des offres de transports et services à partir des gares routières et ferroviaires d'arrivée. En effet, l'absence de transport sur le « dernier kilomètre » peut remettre en cause la totalité du trajet et amener à l'utilisation de la voiture individuelle.

➲ Développer la **desserte en transports publics et de plans de déplacements des zones d'activité** et des grandes entreprises situées aux abords des autoroutes et voies rapides, et mette en œuvre des plan sde déplacements Interentreprises (plan de mobilités PDM) à l'échelle de la Métropole

➲ Développement d'un système de **péage sur autoroute et route pour les camions en transit** (externalités négatives usure de la route, pollution …) et en entrée de ville avec un système de caméras de vidéosurveillance.

2. Habitats : imaginer un modèle plus vertueux en termes d'aménagement du territoire avec les territoires voisins

➲ Développer la **ville des proximités**, éviter de prendre la voiture ou de se déplacer pour un quelconque service … aides au développement services itinérants dans les secteurs ruraux (pain, boucherie, poste, banque, … mener des expérimentations et soutien à l'entrepreneuriat..), favoriser la consommation locale de proximité avec des clauses dans les marchés et une TVA réduite, inciter un étiquetage des produits locaux.

➲ **Contre l'étalement urbain** et le recours au tout voiture (logistique et voyageurs), il est impératif de responsabiliser les acteurs politiques, ainsi que les acteurs économiques locaux quant à l'implantation des zones urbanisées, de commerces et d'activités au milieu de nulle part et uniquement accessibles par camion (marchandises) ou voiture (consommateurs ou travailleurs), zéro stock, question d'urbanisme et du mitage.

➲ Ouvrir à l'**urbanisation** uniquement si la **desserte en Transport en commun** est pensée en amont de l'ouverture à la construction, en privilégiant impérativement, après analyse critique des arguments portés à connaissance, les options d'aménagements offrant le meilleur bilan avantages/inconvénients global en matière de mobilité, à court, comme surtout à plus long terme.

REMETTRE l'USAGER au CENTRE des REFLEXIONS

L'ensemble des politiques de déplacement vertueuses et réussies nécessite une adhésion forte des usagers. Replacer les citoyens systématiquement au cœur du débat est un préalable indispensable. Il faut que les solutions apportées soient explicitées et comprises.

- ➲Faire savoir et faire comprendre les enjeux de qualité de l'air, leur impact sur la santé et les priorités d'action (lien avec les Plan Local de Santé indispensable)
- ➲Donner les clés de l'action, apporter des solutions adaptées à tous
- ➲Accompagner en amont les publics défavorisés, et principalement les travailleurs précaires, pour ne pas élargir le nombre de « laissés pour compte » (aides financières nationales et locales renforcées, services publics et réseaux de transport public efficaces...)
- ➲Réduire les injustices environnementales, ne pas traiter la densification urbaine comme solution aux politiques de lutte contre la pollution et les changements climatiques sans se préoccuper des éventuelles conséquences sur l'exposition des populations et prioritairement les populations fragiles (enfants, personnes âgées, malades,…).

CONCLUSION

En nous saisissant sur l'opportunité de déploiement de la vignette Crit'Air et ses modalités de mise en œuvre, nous avions deux manières d'appréhender notre travail.

Soit nous apportions une réponse technique, quasi administrative, qui relèverait d'une logique réglementaire applicable sans autre forme de réflexion amont. Une logique s'ingéniant à gérer les effets en ignorant le diagnostic objectif des causes.

Soit nous cherchions à construire une réponse systémique, capable, au-delà de l'urgence d'un moment et d'un pic de pollution, d'aller identifier tout sujet ayant des causes, proches ou lointaines, sur la qualité de l'air, et finalement, en rêvant un peu, arriver à terme à ce que la démarche Crit'Air n'ait plus lieu d'être ...

Une telle approche touche une part très importante des politiques publiques, mettant aussi le doigt sur des points où la collectivité n'a finalement peu ou pas de latitude ou même d'autorité pour agir ; ce qui pose comme problème, d'une part la nécessité de concevoir autrement et plus largement le projet de société avec l'ensemble des citoyens volontaires sans faire de la participation une injonction, et d'autre part, que ce qui en ressortira soit corrélé aux démarches communales d'un côté, régionales de l'autre dans un continuum de réflexions. Les mobilités en étant l'exemple le plus démonstratif.

Ainsi, de ce travail sont ressorties des recommandations parfois difficiles à entendre en l'état des profondes distorsions entre les décisions à prendre et le modèle économique actuel et ce qui le compose : modes de production, règles de partage, tentation individualiste.

Parmi les nombreux points sur lesquels reposeront la réussite d'un tel dispositif, je pense que 3 d'entre-eux sont déterminants :

- La justice sociale. Rappelons que la crise des Gilets Jaunes s'est agrégée autour d'une taxe qui impactait en premier lieu la capacité de mobilité domicile/travail de publics à faibles revenus et n'ayant pas d'autre choix que la voiture. Mais ce point est à considérer pour chaque décision à prendre.
- La clairvoyance et le courage. On ne peut pas imaginer une seule seconde répondre efficacement aux grands enjeux des changements climatiques et à leurs corollaires sur la santé des populations, en appliquant à la marge quelques petites dispositions qui auraient pour principale vertu de ne pas trop déranger la facilité des habitudes.
- Enfin, l'approche systémique et inclusive pour relier l'intégralité des politiques publiques et faire en sorte que toute décision, réglementaire ou politique, renforce le projet de société ici et le Commun là-bas. C'est ce que nous avons essayé de mettre en œuvre dans tous les travaux de notre mandat.

Dominique Valck

1
2
3

Les membres du Conseil

animateur : Jean-Pierre SCHMITT

ANCÉ Charles - BALBERDE Jean Pierre - BERNARD Denis - BESSARD Dominique - BLAISE Louis - BLAISE Olivier - BOFFIN Marc - BOISSEZ Jacqueline - BONILLA Georges - BOUCHER Murielle - BOUVIER Grégoire - CAUCHIN SIMON Pascal - CHERRIER Richard - CHRISTOPHE Michel - COLOMBAIN Yves - COSTE Dominique - CREUSOT RIVIERE Valérie - DAVANZO Marie Jo - DEBRAS Isabelle - DECAMPS Roch - DEHAN Laurence - DEL SORDO Emmanuel - DEREXEL Marie Pierre - DESCADILLES Patrick - DIDIER Dorothée - DESAINTMARTIN Axel - DIOP Habib - DOUKHI Fadila - DRIOU Anne - ESPAGNET Marguerite - FOURNIER Régine - FRIRION Didier - GATINOIS Paul - GAUZELIN Jacques - GEOFFROY Jean Marc - GERARD Philippe - GRANDJEAN David - GRISON Denis - GUIOT Alain - GYARMATY Catherine - HENRY Claude - HEYMÈS Odile - HOUPERT Nicole - JACQUILLARD Cédric - JEAN Michel - JOSSET Sandrine - KLEIN Jean-Pierre - LACRESSE Jean-Paul - LATOCHA Vladimir - LAURENT Julien - LAROCHE Christian - LECOMTE Daniel - LECUYER Erwan - LEMOINE Yannick - MAS Régine - MATHIS Marie Claire - MERVELET Jean - MEYER Brigitte - MICHEL Gwenola - MOINE Philippe - MONIN Jean Paul - MONTEL Jean Marc - MOUTON Clarisse - NICOLLE Bernard - PARMENTIER Claire - PERDRISET Muriel - PIERRE Francine - PUTON Jean Pierre - REBECK Laurence - ROBERT Michel - ROCH Emmanuel - ROSSIGNON Jean Paul - ROZENFARB Martine - SCHAMING Pierre - SCHMITT Jean Pierre - SCHWARTZ Christophe - SYDA Michael - SZYNKOLEWSKI Michèle - TANNEUR Pascal - THIRION Michel - THOMESSE Jean Pierre - THOUVENIN Catherine - VALCK Dominique - VANÇON Guy - VAUTRIN Grégory - VIEL Emmanuel - VIRIOT François - ZBOGAR Eric - ZEKPA Raymond.

Conseil de développement durable Grand Nancy

Conseil de développement durable du Grand Nancy 22 - 24 Viaduc Kennedy Co n° 80036 - 54035 NANCY Cedex
http://conseildedeveloppementdurable.grand-nancy.org
conseil.developpement.durable@grand-nancy.org

facebook : C3D Grand Nancy