


MAIRE DE VÉNISSIEUX
VICE-PRÉSIDENTE DE LA MÉTROPOLE DE LYON

Monsieur Eric LOMBARD
Ministre de l'Économie, des Finances et de la
Souveraineté industrielle et numérique

Madame Agnès PANNIER-RUNACHER
Ministre de la Transition écologique, de la
Biodiversité, de la Forêt, de la Mer et de la
Pêche

Le 30 janvier 2025

N/Réfs : 27-DE-VL-CAB

Madame et Monsieur les ministres,

Objet : Zone à faibles
émissions

Conformément à la loi, le 1er janvier 2025 a marqué une étape supplémentaire du projet d'amplification de la zone à faibles émissions (ZFE) de la Métropole de Lyon, avec l'interdiction de circulation des véhicules Crit'Air 3.

Affaire suivie par :
Secrétariat du Maire et
du Premier Adjoint

Dans ma commune, 7 007 nouveaux véhicules sont désormais interdits de circuler dans la ZFE. Ce nombre conséquent s'ajoute aux 699 véhicules Crit'Air 5 et aux 2 188 véhicules Crit'Air 4 interdits de ZFE en 2023 et 2024. Au total, en janvier 2025, ce sont 9 894 véhicules vénissiens concernés par la ZFE, soit près de 40 % du parc automobile de Vénissieux.

Nos projections nous confirment que cette situation ne va pas s'améliorer dans les prochaines années. En effet, en 2028, avec l'interdiction des Crit'Air 2, 17 000 véhicules vénissiens seront empêchés de circuler en ZFE, soit 3 voitures existantes sur 4.

Début 2023, la Ville de Vénissieux a organisé une consultation des habitants afin de compléter l'information diffusée par la Métropole. Cette consultation nous a également permis d'identifier des problématiques spécifiques à notre territoire. Par exemple, les deux tiers des Vénissiens utilisent leur voiture pour leur travail dans l'agglomération et sont donc usagers potentiels des infrastructures routières incluses dans la ZFE. Les résultats de cette consultation ont montré que de très nombreux habitants ignoraient aussi bien les contraintes de la ZFE que les mesures d'accompagnement.

Depuis 2023, les efforts de communication de la Métropole ont été soutenus. La nouvelle agence de mobilité a reçu plusieurs milliers d'habitants et a multiplié les initiatives dans les villes. Cependant, toutes ces initiatives ne peuvent résoudre un problème économique et social aussi important, tant la voiture est une illustration des inégalités profondes de notre société.

Tous les habitants souhaitent une amélioration de la qualité de l'air, et tous les foyers seraient volontaires pour l'acquisition d'un véhicule Crit'Air 1 s'ils en avaient les moyens financiers. Or, nous constatons que l'impact social de la ZFE n'est pas supportable pour une très grande part des habitants des

villes populaires, ceux-là mêmes qui sont massivement touchés par les interdictions de circulation.

Depuis plusieurs années, la crise sociale a été violente, avec une inflation galopante. La crise économique s'aggrave avec les restructurations annoncées dans l'industrie, la distribution, la logistique. S'ajoute à cela une crise politique dangereuse. C'est l'ensemble de ce contexte qu'il faut mesurer pour comprendre l'exaspération populaire.

Devant l'impossibilité budgétaire de changer de véhicule, les foyers les plus en difficulté sont culpabilisés. Cette situation est insupportable. Ils se voient contraints par deux options : renoncer à circuler en ZFE alors que de nombreux actifs y sont contraints, ou bien prendre le risque d'une contravention. Ne pas avoir un véhicule récent n'est ni un délit, ni une infraction, c'est une injustice sociale. Dans ce contexte, la mise en place de sanctions systématiques par l'installation de radars ZFE serait une erreur.

Depuis 2023, la Métropole de Lyon a développé des dispositifs d'accompagnement, des aides et des dérogations qui n'ont malheureusement pas suffi à combler le fossé des inégalités. D'autant que les aides financières de la Métropole aux foyers les plus en difficulté étaient un complément aux aides de l'État. L'annonce, le 2 décembre 2024, de la baisse des aides nationales au renouvellement de véhicule représente un recul, laissant les grandes agglomérations et leurs habitants en difficulté face aux contraintes de la ZFE qui sont, je le rappelle, une directive européenne et une loi nationale. Aujourd'hui, l'État maintient l'obligation de ZFE pour Paris et Lyon, sans méthodologie, ni campagne d'information nationale, ni aucune facilitation pour permettre d'informer les propriétaires des véhicules concernés.

Sans un accompagnement renforcé, l'impact social de la ZFE ne sera pas supportable. La conséquence directe sera une mise en péril de la réussite de ce dispositif visant la réduction de la pollution de l'air dont l'enjeu est la santé publique.

Outre la nécessité de reconsidérer la décision de suppression des aides au renouvellement de véhicule, c'est la loi mettant en œuvre les ZFE qu'il faut suspendre pour permettre sa réécriture en intégrant le contrôle technique plutôt que la seule ancienneté des véhicules dans l'affectation Crit'Air.

Je vous prie d'agréer, Madame et Monsieur les ministres, l'expression de ma très haute considération.

Michèle PICARD

