

<http://pierre-alainmillet.fr/Le-choc-de-la-ZFE-dans-la-crise-sociale>



Le choc de la ZFE dans la crise sociale

- Agglomération -



Date de mise en ligne : dimanche 1er décembre 2024

Copyright © Blog Vénissian de Pierre-Alain Millet - Tous droits réservés

Désormais, presque tout le monde a entendu parler de la ZFE. Quand en 2018, la communauté urbaine l'a créée pour les professionnels, les habitants n'ont pas fait attention. Quand la métropole a annoncé en 2021 la ZFE pour les particuliers jusqu'au Crit'Air 2, peu ont réagi, même quand la délibération finale a été adoptée par le conseil métropolitain en juin 2023. L'enquête réalisée par la ville montrait que la moitié des Vénissiens n'en avaient pas entendu parler [1]. Désormais, alors que les Crit'Air 3 vont être interdits en janvier prochain, tout le monde s'inquiète et se demande "mais est-ce qu'elle va être réellement contrôlée ?

Les élus communistes avaient alerté dès les débuts sur l'impact social de cette ZFE dont les objectifs sont justes et même nécessaires, mais dont les moyens sont discutables, voire plus. La carte de la ZFE montrant que les communes de l'ouest lyonnais n'étaient pas concernées contrairement à celles de l'Est a été largement commentée. Elle rendait visible une injustice criante. Un riche avec son véhicule hybride ou électrique lourd et cher peut aller partout, mais les vieux véhicules des familles populaires sont interdits.

Les élus communistes ont fait des propositions [« pour une autre ZFE, socialement juste »](#), et finalement voté contre la délibération finale en affirmant ["Il faut remettre en cause nationalement la loi ZFE."](#)

Mais la ZFE se met en place, avec un impact limité pour le moment par le faible nombre de véhicules concernés et par l'absence ou presque de contrôle. En janvier 2025, ça devient une autre affaire, bien concrète pour des dizaines de milliers d'automobilistes lyonnais.

- en 2023, la ZFE ne concernait que 699 véhicules à Vénissieux, dont beaucoup ne roulaient plus ou très peu
- en 2024, elle a concerné 2 188 véhicules, mais sans contrôle, la plupart ont fait avec sans trop s'inquiéterâ€!
- en janvier 2025, elle va concerner 7007 nouveaux véhicules, soit au total 10 000 véhicules interdits dans la zone ZFE, donc interdits de Lyon, de périphériques, de Fourvièreâ€!

Et les radars de contrôle arrivent ! Les polices municipales de Lyon et Villeurbanne verbalisent, on ne peut plus se dire « on verra bien »â€!

Les efforts de communication de la métropole n'ont pourtant pas manqué, la nouvelle agence de mobilité a reçu quelques milliers d'habitants à Lyon et a multiplié les initiatives dans les villes. Mais aucun effort d'explication et d'accompagnement ne peut résoudre un problème économique et social aussi important, la voiture est une illustration des inégalités profondes de notre sociétéâ€!

http://pierrealainmillet.fr/local/cache-vignettes/L400xH240/parc_vx_par_critair_2024-bc31f.png

A Vénissieux, 3 voitures existantes sur 4 seraient interdites dans la ZFE finaleâ€!

Malgré tout ce qui a été dit depuis 4 ans, il n'y a pratiquement pas de véhicules électriques à Vénissieux, 168 seulement début 2024, sur 25 000 ! et seulement 6000 Crit'Air1 autorisés dans la ZFE. En janvier ce seront près de 40% des véhicules Vénissiens qui seront interdits !

http://pierrealainmillet.fr/local/cache-vignettes/L400xH236/parc_vx_repartition_pourcentage_critair_2024-1d35e.png

A vénissieux, au rythme actuel, il faudra 38 ans pour remplacer tous les véhicules interdits dans la ZFE !

Et ça ne va pas s'améliorer rapidement. Le nombre de Crit'Air1 n'augmente que de 2 points par an. Pour arriver à la moitié du parc au rythme actuel, il faudrait attendre encore 13 ans ! En 2028, quand les Crit'Air 2 seront interdits, ce seront 17 000 véhicules vénissiens interdits ! En trois ans, il faudrait à l'échelle vénissienne transformer les conditions de mobilité de la moitié des familles ? impossible ! La réaction dans la consultation de début 2023 traduisait le bon sens populaire, on n'aura pas le choix, on prendra le risque, ou on n'ira plus à Lyonâ€!

http://pierre-alain-millet.fr/local/cache-vignettes/L400xH170/tendance_zfe_2028-1703d.png

répartition du parc automobile autorisé ou pas dans la ZFE

La crise économique est passé par là, et la crise de l'automobile, les ventes électriques reculent, les ventes tout court reculent, et ceux qui doivent changer de véhicule se débrouillent avec ce qu'ils trouvent !

Il est clair que les conditions économiques et sociales ne sont pas réunies pour une ZFE juste, et les mesures d'accompagnement ne peuvent suffire à compenser son injustice sociale fondamentale. Ne pas avoir un véhicule récent n'est ni un délit, ni une infraction. Si ce sont les sanctions des radars qui imposent cette contrainte, ce sera une injustice !

C'est d'autant plus urgent d'en tenir compte que la crise sociale a frappé dur avec l'inflation pendant deux ans, et les restructurations qui recommencent dans l'industrie, la distribution, la logistique. La France est malade, inégale, et dans une crise politique dangereuse. Il faut entendre l'exaspération populaire et prendre le temps d'accompagner plutôt que sanctionner. L'installation des radars ZFE dans ce contexte serait une erreur.

Accompagner avant d'interdire, c'était l'esprit des propositions des communistes et de leurs élus qui avaient été présentées à la métropole en 2023

Contribution des communistes pour une ZFE juste et efficace, adoptée lors de la conférence fédérale du PCF préparant son 39^e congrès, et présentée lors du conseil métropolitain de mars 2023 après l'avis du conseil de développement.

1/ Les étiquettes Crit'Air sont inadaptées et injustes. Elles légitiment un véhicule hybride lourd, à la conduite brutale et interdisent un véhicule diesel plus léger bien entretenu et utilisé en écoconduite. Elles se focalisent sur les émissions d'azote alors que les études montrent que les poussières ont plus d'impact sanitaires. L'évaluation d'une voiture devrait être associée à son contrôle technique et tenir compte de l'ensemble de ses émissions.

2/ Le passage forcé au tout électrique est un non sens économique, social, environnemental et industriel. Encore une décision européenne qui joue dans la guerre des géants de l'automobile dans un marché en difficulté. Et l'innovation défie l'administration, le groupe MAZDA vient de sortir un hybride diesel qui respecte les normes d'émissions d'azote...

3/ appuyer l'agenda de la ZFE sur l'agenda de développement des alternatives, transport en commun, covoiturage, services mobilités, modes actifs. C'est le plan des mobilités en discussion au SYTRAL qui doit définir l'agenda de réduction de la part modale de la voiture et définir ainsi le cadre réaliste de l'agenda de la ZFE.

4/ réévaluer le besoin d'investissement du SYTRAL, pourtant doublé par la majorité métropolitaine. Repenser le modèle de mobilité métropolitain suppose de trouver les financements nécessaires pour répondre aux besoins, et notamment en intégrant le projet de RER métropolitain, alternative essentielle pour les territoires périphériques de la métropole.

5/ Il faut aussi un plan de consolidation du SYTRAL pour sortir des difficultés de recrutement, de maintenance, de qualité de service.

6/ il faut mieux prendre en compte la situation du marché de l'automobile, et notamment, comprendre l'impact sur le marché de l'occasion, pour ne pas jeter à la casse trop de véhicules qui pourraient apporter une réponse à un coût social et environnemental maîtrisé. C'est un des résultats de l'enquête vénissienne. Il serait très pertinent de favoriser l'acquisition d'un crit'air 2 pour l'abandon d'un crit'air 3 comme un palier intermédiaire avant d'accéder au crit'air 1

7/ Enfin, une ZFE juste doit être incitative et ne peut reposer sur des sanctions. Nous considérons qu'un habitant qui ne peut changer de véhicule ni de mobilité n'est pas un délinquant. Le principe de faire payer un PV ZFE, indépendamment de la situation de la personne et des efforts faits ou non pour tenir compte de la ZFE, est injuste d'autant plus quand la ZFE autorise des véhicules lourds, qui ne sont propres que par leur classification...

[1] enquête réalisée par la ville et [présentée en avril 2023](#) qui disait « 48% ne savent pas ce qu'est une ZFE contre 38% seulement qui savent, 62% ne savent pas qu'elle existe déjà à Vénissieux, et même encore 54% sur le quartier du moulin à vent où elle est déjà là, 61% n'ont pas entendu parler du projet d'extension en discussion, et 68% ont le sentiment d'être mal informé... »