

Lyon, 3 février 2022

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

ZFE: la santé des Grands Lyonnais sacrifiée sur l'autel de la politique politicienne par les élus LR de la région Auvergne-Rhône-Alpes

Alors que la pollution de l'air tue environ 2 000 personnes par an dans la Métropole de Lyon, les élus LR choisissent, par posture politicienne et méconnaissance du sujet, de s'opposer à l'interdiction des véhicules les plus polluants au cœur de la Métropole.

La décision des élus LR de la Région porte sur l'extension de la ZFE aux véhicules particuliers classés Crit'Air 5 et non classés, soit environ 3% du parc automobile. Par ailleurs et contrairement à leurs affirmations, une concertation régulière et de très grande envergure a été menée avec les professionnels. Face à une prise de position purement politique, il est important de rappeler un certain nombre de faits :

Fin 2019, la loi d'orientation des mobilités a rendu obligatoire la mise en place de la ZFE pour les agglomérations où les normes de qualité de l'air ne sont pas respectées. Lyon figure en bonne place dans cette liste. L'État a été amené à agir après avoir été condamné à la fois par la Cour européenne de justice et le Conseil d'État. La loi « Climat et résilience » du 22 août 2021 élargit l'obligation à toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants et fixe un échéancier d'interdiction : au plus tard le 1^{er} janvier 2023 pour les véhicules Crit'Air 5, fortement émetteurs de particules fines et d'oxydes d'azote.

Contrairement à ce qu'affirme la Région, la ZFE de la Métropole de Lyon a été mise en œuvre dès 2019 pour les professionnels. Le projet avait alors été approuvé à l'unanimité, y compris par les élus LR de la Métropole.

Depuis le 1er janvier 2020, les poids-lourds et véhicules utilitaires classés Crit'Air 4, 5 et non classés sont interdits à la circulation et au stationnement dans le périmètre de la zone et peuvent être verbalisés.

Depuis le 1er janvier 2021, cette interdiction s'applique jusqu'aux véhicules classés Crit'Air 3.

Depuis le 3 septembre 2021, une grande concertation sur les modalités de mise en œuvre de la ZFE, son périmètre et ses mesures d'accompagnement a été engagée, cette fois-ci avec le grand public.

L'argument de la Région face au monde économique, qui a d'ailleurs été associé à la concertation sur cette question, est donc infondé. L'avis qui était demandé à la Région concerne l'application de la ZFE aux véhicules des particuliers les plus polluants, Crit'Air 5 et non classés. La Région, plutôt que d'alimenter des polémiques stériles, aurait pu choisir l'écologie positive en aidant les propriétaires de véhicules professionnels extérieurs à la Métropole à se mettre en conformité avec la ZFE « Pros » pour continuer à travailler et à développer leur activité sur le territoire et en prenant des engagements sur le développement du RER métropolitain.

Emeline Baume, vice-présidente déléguée à l'Economie: *« Les acteurs économiques du territoire n'ont pas attendu la mise en place d'une ZFE « Pros » pour acquérir des véhicules propres et/ou faire évoluer leurs mobilités. Depuis notre arrivée aux responsabilités au travers de la gouvernance territoriale économique (regroupant MEDEF, CPME, U2P, CJD, CRESS, URSCOP, CCI et CMA) nous évoquons tous les sujets. Les mesures d'accompagnement et les dérogations provisoires ou permanentes sont vues avec les principaux concernés qui sont tout à fait conscients de la nécessité d'agir vite pour améliorer la qualité de l'air que nous respirons »».*

Jean-Charles Kohlhaas, vice-président délégué aux Déplacements, intermodalités et logistique urbaine: *« La prise de position des élus LR du Conseil régional montre soit leur méconnaissance du sujet, soit leur mauvaise foi. La loi impose en effet la mise en place d'une ZFE selon un calendrier précis. L'interdiction des véhicules particuliers les plus anciens interviendra à l'automne prochain et ne concernera qu'une infime partie du parc automobile. Pour le reste, la concertation est toujours en cours et nous permettra, j'en suis sûr, de parvenir à un large consensus sur une mesure de santé publique absolument nécessaire. Quant aux changements d'habitude en matière de déplacement, ils prennent évidemment plus de temps. C'est pour cela que nous mettons l'accent sur les investissements en faveur des transports en commun et des mobilités actives».*