

## MÉTROPOLE DE LYON

# ZFE : les restrictions votées, la majorité en ordre dispersé

**Après des échanges fournis, la délibération fixant les objectifs et le cadre général de la Zone à faibles émissions (ZFE) entre 2021 et 2026 a été adoptée ce lundi par les élus de la Métropole de Lyon. Place à la concertation avant les nouvelles restrictions en 2022**

Ce lundi, les élus ont cadré les grands principes de la future Zone à faibles émissions, « un enjeu de santé publique », pour le vice-président, Jean-Charles Kohlhass. Première étape : l'interdiction des véhicules particuliers Crit'Air 5 (1) et non-classés en 2022 dans le périmètre actuel de la ZFE (Lyon, Villeurbanne et des secteurs de Caluire, Bron, Vénissieux...). La seconde étape, jusqu'en 2026, est l'interdiction progressive de tous les véhicules classés Crit'Air 4, 3 et 2, soit la sortie du diesel « dans un périmètre de la ZFE à définir ».

Toutefois, le vice-président a rappelé que de nombreux axes restaient à définir : le périmètre, le calendrier, les dispositifs d'aides. Sans oublier les dérogations. Le tout en appuyant sur la nécessité de « co-construire » et de concerter sur ces points d'ici la délibération, qui aura lieu en 2022. Deux périmètres sont envisagés : un périmètre central « avec un calendrier serré » et un autre, probablement le reste de la Métropole avec un calendrier moins contraignant.

Le sujet a donné lieu à un débat vif de deux heures. Si tous les groupes, sans exception, ont souligné le bien-fondé de l'ob-



**L'opposition a tiré à boulets rouges sur les nouvelles restrictions envisagées.**

Photo Progrès/Joël PHILIPPON

jectif poursuivi (la lutte contre la pollution de l'air) et la nécessité de l'outil (ZFE), les critiques ont fusé sur la méthode et le cadre envisagé. Certains ont même agité le chiffon fluo, pointant le risque d'une fronde « à la gilets jaunes ».

**« Chacun chez soi, voilà le vrai credo de cette majorité »**

Christophe Geourjon (centre) a d'abord dénoncé un dispositif « politique et électoraliste », « le dogmatisme plutôt que le pragmatisme » tout en craignant que ces restrictions soient « une source d'obsolescence volontaire ». David Kimelfeld (divers gauche) « ne peut accepter une mesure qui frappera le plus modestes » : « Il y a une obstination à ne pas prendre en compte la justice sociale et le quotidien de nos concitoyens ». Même discours chez Marc

Grivel (centre Synergies) pour qui la majorité fonce « dans un mur en 2026 ». Enfin, à droite, Pascal Charmot (LR) a fustigé « une vision doctrinaire coupée de la réalité de la vie des habitants ». « Vous prenez la question de la santé publique comme alibi. La volonté réelle est de diminuer drastiquement le nombre de voiture, surtout dans l'hyper centre et d'empêcher les habitants de la périphérie de s'y rendre ». « Chacun chez soi, voilà le vrai credo de cette majorité ».

**La majorité en ordre dispersé**

Face à eux, les groupes de la majorité n'étaient pas sur la même longueur d'onde. Si Anne Reveyrand (PS), tout comme La Métropole en Commun, ont tenu le cap, s'amusant de « voir l'opposition s'intéresser à la justice sociale », LFI et le groupe communiste se sont abstenus lors du vote.

« Cette délibération sera vécue comme une violence de plus, une injonction contradictoire avec le cadre géographique et économique dans lequel on leur a demandé d'évoluer », a ainsi lancé Laurent Legendre (LFI), regrettant aussi un « calendrier figé » et la crainte d'une surveillance généralisée avec le système de radars envisagé. De son côté, le communiste Pierre-Alain Millet ne « voit pas comment éviter de se retrouver avec des dizaines de milliers de véhicules interdits, le plus souvent de ménages modestes. »

**« Un accompagnement pour tous »**

S'agissant pour lui d'une « zone à forte ambition », Jean-Charles Kohlhass a tenu à rassurer, promettant « un accompagnement pour tous et en particulier pour les plus modestes » pour l'acquisition de véhicules propres ou le retrofit. Concernant l'interdiction proche des Crit'Air 5, « on ne va pas créer de grosse crise sociale avec quelques véhicules », moins de 20 000 selon lui en 2021. Au terme d'un fastidieux vote nominal (troublant même Gérard Collob, qui, sandwich à la main, a voté pour avant de se raviser), le texte a été adopté : 77 voix pour, 53 contre et 20 abstentions.

**Jean-Philippe CAVALLEZ**

(1) Il s'agit des véhicules diesel immatriculés avant le 31 décembre 2000, ainsi que des véhicules essence immatriculés avant le 1er janvier 1997.