

## **Objet : demande de suspension de la ZFE à Montpellier**

A l'attention du Président de la métropole de Montpellier, M. Delafosse

Alors que le Gouvernement veut forcer les gens à travailler deux ans de plus avec le report de l'âge de départ à la retraite, une autre injustice d'ampleur se prépare : les Zones à Faibles Émissions. Bien que les métropoles soient obligées de les appliquer d'ici 2028, elles peuvent décider du déroulement des opérations. A ce titre, nous voyons plusieurs arguments qui justifient la suspension de la ZFE à Montpellier.

**Premièrement, ce dispositif en l'état va aggraver des inégalités sociales déjà profondes.** En effet, les véhicules datant de 2010 ou avant n'auront plus le droit de rouler dans Montpellier et ses alentours à partir de 2025. Les vignettes Crit'Air sont mal conçues puisqu'elles se basent uniquement sur l'année de mise en circulation et du type de carburant, ne considérant ni le poids ni la puissance du véhicule. Ainsi, un SUV de 2022 consommant 15L/100km pourra rouler en toute légalité dans une ZFE, tandis qu'une personne avec une Clio de 2011 (6L/100km) s'exposera à une amende. Cette mesure punitive va renforcer la défiance des gens à l'égard de l'écologie. Et, si des aides publiques ou autres primes sont proposées, elles sont bien insuffisantes au vu de l'augmentation de 20% en 2 ans des prix dans l'automobile.

**Deuxièmement, les transports collectifs sont insuffisants à Montpellier.** Pourtant, dans ce contexte, ils apparaissent comme une alternative évidente parce qu'ils sont accessibles à tout le monde. A ce titre, le dernier rapport de la Chambre régionale des comptes d'Occitanie portant sur l'activité de la TAM est explicite. Il y est fait constat d'une « diminution de la fréquence des bus et des trams à Montpellier depuis la mise en place de la gratuité en juillet 2021 ». Le réseau de bus est également sous-doté, alors qu'il est souvent le seul recours là où il n'y a pas de tramway.

**Troisièmement, les transports dans les communes limitrophes à Montpellier sont sous-dotés.** Dans son dernier rapport, le Conseil d'Orientation des Infrastructures mentionne le risque que les subventions d'État destinées au développement des transports en commun dans la périphérie servent finalement à financer la mesure de prétendue et très relative gratuité des transports. Nous déplorons par exemple que la future ligne 5 de tramway ne desserve pas l'Ouest de la métropole puisqu'elle s'arrêtera aux portes de Lavérune. Les « bus à haute fréquence » annoncés en compensation ne sauraient offrir le même service qu'une ligne de tramway. Ce sont ces zones qui seront le plus impactées par la ZFE, trop peu d'alternatives existent.

**Enfin, quatrièmement, nous dénonçons l'hypocrisie qui consiste à promouvoir la ZFE comme une mesure de santé publique alors que, dans le même temps, métropole et département se prononcent en faveur de la construction de multiples projets routiers qui vont accroître la circulation, à l'instar du LIEN ou du COM.** De même, il est tout à fait absurde que l'autoroute récemment dédoublée A9/A709, qui constitue une source d'émissions de particules fines importante, échappe complètement aux restrictions liées à la ZFE.

La métropole de Lyon a fait le choix de reporter de 2 ans l'application de la ZFE. En tant que Président de la métropole, M. Delafosse, il est de votre responsabilité de **suspendre sans délai l'application de la ZFE** tant que des alternatives accessibles n'auront pas été mises en place.

Recevez nos salutations républicaines,

**Sylvain Carrière, député de la 8<sup>e</sup> circonscription**  
**Nathalie Oziol, députée de la 2<sup>e</sup> circonscription**