

Zones à faibles émissions : la justice sociale oubliée en route ?



Obligatoires d'ici 2025 dans les agglos de plus de 150 000 âmes, les zones à faibles émissions (ZFE) ont été baptisées par leurs détracteurs « zones à forte exclusion ». Comment les rendre plus accessibles financièrement et socialement ?

Une pause. Face aux difficultés de mise en œuvre des zones à faibles émissions (ZFE-m), le gouvernement tempore. Le 10 juillet, à l'issue d'un comité ministériel, le ministre de la Transition écologique Christophe Béchu a décidé d'assouplir les restrictions de circulation dans les agglomérations où les seuils de pollution ne sont pas dépassés. Seules Paris, Marseille, Lyon, Strasbourg et Rouen vont devoir continuer à durcir les interdictions. A l'origine de ce revirement ? L'épineuse question de l'acceptation sociale des ZFE.

Depuis plusieurs mois, les rapports se succèdent pour rendre ce dispositif – dont nul ne nie l'utilité sanitaire et environnementale – socialement acceptable et ainsi, comme le confie le maire (divers droite) et président de la métropole de Toulouse Jean-Luc Moudenc, coauteur du rapport du comité de concertation nationale installé par le gouvernement en janvier, « éviter une explosion sociale du type Gilets jaunes puissance 10 ».

Accompagnement insuffisant de l'Etat, véhicules propres à prix exorbitants, offres de transports alternatifs limitées... Les écueils sont nombreux. « Partout où elles sont instituées, les ZFE-m se heurtent à des crispations et de vives incompréhensions, tant de la part des collectivités territoriales chargées de les mettre en place que des usagers, particuliers et professionnels, dont les mobilités quotidiennes seront affectées par les restrictions de circulation », souligne le rapport de la mission flash du Sénat de juin.

Triple peine à Marseille.

Pire, alors que les élus se retrouvent en première ligne, ils ont, poursuit Philippe Tabarot, sénateur (LR) des Alpes-Maritimes et corapporteur, « le sentiment d'avoir été abandonnés par l'Etat ». Le retard dans la mise en œuvre des radars automatiques (prévus pour 2022 et aujourd'hui annoncés pour fin 2024) a été « le signal, se souvient Etienne Chaufour, directeur à France urbaine en charge des mobilités. Les élus devaient appliquer la loi "climat et résilience", les populations n'en voulaient pas ou ne pouvaient pas et l'Etat ne remplissait pas ses obligations ».

De fait, dans certaines villes, comme à Marseille où, dans le III^e arrondissement, 52 % des engins sont classés 3, 4 ou 5, le déploiement de la ZFE semble à ce jour quasi impossible. « L'Etat nous a dit : "Débrouillez-vous avec vos populations", commente Audrey Gatian, maire adjointe (PS) aux transports. Mais comment on fait ? Ici, la ZFE accueille les populations les plus précaires et les transports en commun sont encore peu développés... » Difficile aussi de convaincre de la pertinence du dispositif quand ces mêmes habitants subissent chaque jour la pollution des paquebots amarrés dans le port. « Le plus gros paquebot du monde a stationné à quai pendant dix heures : il a généré en pollution l'équivalent de 1 500 voitures diesel dont le moteur tournerait 24 heures sur 24 pendant un an », souligne-t-elle.

Lyon la Verte recule aussi.

Quant aux populations que la hausse des prix de l'immobilier a obligées à s'expatrier en périphérie, elles n'ont souvent ni d'alternative à la voiture, ni les moyens de s'offrir une électrique (22 000€ a minima). Face à la fronde des maires de périphérie, la métropole de Lyon a ainsi dû renoncer à inclure les communes de l'est lyonnais dans la ZFE. « L'extension aurait condamné des habitants modestes qui n'ont pas les moyens de changer de voiture », estime le conseiller (LFI) Laurent Legendre, élu à Villeurbanne.

Comment dès lors allier transition écologique et justice sociale ? « Il y a 350 ZFE ou équivalents en Europe », rappelle Barbara Pompili, députée (Renaissance) de la Somme, dont le rapport « de comparaison européenne » est attendu à l'automne. « Une ZFE fonctionne si tous les acteurs sont informés, s'il n'y a pas d'iniquité et si personne n'est entravé dans sa mobilité. »

Pour que les ZFE ne viennent pas encore un peu plus creuser les fractures sociales et territoriales, les rapporteurs préconisent tous de renforcer les aides à l'achat de véhicules moins polluants, neufs ou d'occasion, pour les habitants des ZFE mais aussi des zones périurbaines. Des dérogations pour les « petits rouleurs » pourraient aussi être mises en place. Jean-Luc Moudenc, à la tête du comité de concertation, insiste également sur la nécessité de revoir la vignette Crit'Air, en incluant d'autres paramètres comme le contrôle technique.

Enfin et surtout, tous jugent impératif de penser les ZFE-m dans le cadre d'une politique plus globale de mobilités des personnes et des marchandises. « Il faut un véritable choc d'offre de transports alternatifs à l'autosolisme, avec des pôles d'échanges multimodaux, des services express régionaux métropolitains, des services de car express, etc. », défend le sénateur Philippe Tabarot.

Si les collectivités se disent prêtes à investir, « la réponse la plus structurante, juge Sylvain Laval, maire (divers gauche) de Saint-Martin-le-Vinoux (Isère) et coprésident de la commission transports à l'AMF, ne peut venir que de l'Etat au travers de grands projets d'infrastructures de transport ». Un arbitrage gouvernemental sur les ZFE est attendu à l'automne, après la remise du rapport de Barbara Pompili.

Ruraux et périurbains, victimes invisibles des ZFE

Sur le papier, les ZFE concernent uniquement les habitants des métropoles de plus de 150 000 habitants. Mais, dans les faits, comme le souligne Philippe Tabarot, sénateur (LR) des Alpes-Maritimes et vice-président du conseil régional de Provence-Alpes-Côte d'Azur, corapporteur de la mission flash du Sénat sur les ZFE, « en l'état, le déploiement des ZFE est de nature à faire porter la contrainte sur les milieux modestes et ceux que la hausse des prix de l'immobilier a contraints à s'éloigner des centres ».

A Tours, la métropole joue la carte de la concertation

Emmanuel Denis, le maire (EELV) de Tours et vice-président de la métropole en charge des mobilités, en est persuadé : « Il est indispensable de faire la révolution des mobilités, de développer des modes de transport moins polluants. La pollution cause près de 50 000 décès prématurés par an et le coût environnemental est considérable, avec notamment le réchauffement climatique. » Pour autant, pas question de se précipiter car ici, comme dans beaucoup de villes, la ZFE inquiète. « Il y a beaucoup de craintes : de la part des habitants, des commerçants, des artisans, qui pour beaucoup n'ont pas les moyens d'investir dans une voiture ou un fourgon électrique. Notre premier objectif, c'est donc la concertation. »

Tour de table hors aggro.

La métropole s'est donnée pour objectif 2025, conformément à la loi « climat et résilience ». Elle va d'ici là lancer une première concertation avec les vingt-deux communes de l'agglo, la chambre de commerce et la chambre des métiers et des artisans, puis une seconde avec les collectivités situées en périphérie de la métropole. « La ZFE ne doit pas créer des inégalités supplémentaires. Tous les habitants, y compris ceux qui habitent hors ZFE, doivent pouvoir continuer à venir travailler, faire leurs courses, se promener dans le centre de Tours. »

D'ores et déjà, la métropole s'efforce de développer les alternatives à la voiture. « Les ZFE constituent une opportunité pour accélérer les mobilités douces. A Tours, nous allons inaugurer une seconde ligne de tram en 2028, nous espérons accueillir un des futurs RER métropolitains, nous améliorons notre réseau vélo... Mais tout ceci a un coût que les collectivités seules n'ont pas les moyens d'assumer. L'Etat doit nous aider à réussir cette transition. Or, aujourd'hui, ce dernier n'est pas au rendez-vous. »



« Le problème n'est pas la ZFE mais l'absence d'alternative à la voiture »

Daphnée Chamard-Teirlinck, responsable mobilité inclusive au Secours catholique
« La ZFE est un dispositif pertinent, et tout particulièrement pour les plus précaires qui sont, je le rappelle, les plus touchés. A Paris, par exemple, les précaires ont cinq fois plus de risques de décéder des causes de la pollution. Le problème, c'est qu'actuellement, dans un certain nombre d'agglomérations, il n'y a pas de réelle alternative à la voiture. Pour nous, la solution, ce n'est pas de remplacer les véhicules actuels par des véhicules électriques, car les plus précaires n'auront pas les moyens d'en acheter. Ce qu'il faut, c'est d'abord et avant tout développer les transports en commun, les mobilités douces, les alternatives à la voiture. C'est une question de santé publique, mais aussi une question sociale. Plus de 13 millions de personnes sont en situation de précarité et la mobilité est le premier frein à l'emploi. »

Publié le 13/09/2023 – Le Courrier des Maires – Nathalie Perrier