

ZONES À FAIBLES ÉMISSIONS COURAGE FUYONS !



En matière de ZFE, les pouvoirs publics auraient-ils été plus vite que la musique dans leur tentative de mettre la charrue avant les bœufs ? Assurément, à en croire l'émergence de consultations express, dérogations et rétro-pédalages en tout genre sur ces fameuses zones à faibles émissions et leur indispensable corollaire, les interdictions de circulation des véhicules jugés les plus polluants. Ainsi, Christophe Béchu, le ministre de la Transition écologique, a nommé en janvier un monsieur ZFE-m, Édouard Manini, pour faciliter leur mise en place. Il démissionne fin avril au profit de Claude Renard. En mars, la Première ministre Élisabeth Borne mandatait Barbara Pompili pour conduire une mission sur

« l'acceptabilité de la transition écologique ». Un choix judicieux : l'actuelle députée de la Somme est à l'origine de la loi Climat et résilience qu'elle portait en 2021 comme ministre de la Transition écologique. Son article 27 impose « la mise en place des ZFE-m dans les agglomérations métropolitaines de plus de 150 000 habitants d'ici le 31 décembre 2024 ».

VENT DE PANIQUE CHEZ LES ÉLUS

Signe de la fébrilité qui agite les élus, le Sénat vient lui aussi de monter au créneau. Après avoir initié une mission flash en mars pour renforcer l'acceptabilité des ZFE « sources de vives inquiétudes et de lourdes incompréhensions », l'assemblée lançait mi-avril une consultation publique sur son

site Internet afin de recueillir le point de vue des usagers. Le premier soir, 11 000 d'entre eux répondaient à l'appel, pointant l'un des écueils majeurs du dispositif : l'indigence de la consultation et de la communication à son sujet. Selon Mobilians (ex-CNPA, Conseil national des professions de l'automobile), 71 % des Français ignorent ce qu'est une ZFE. Pire, 36 % de ceux qui vivent sur le territoire d'une ZFE n'ont pas les moyens de renouveler leur véhicule ! À très court terme (moins de 600 jours nous séparent du 31 décembre 2024), ils risquent fort – faute de pouvoir utiliser légalement leur véhicule actuel – de ne plus avoir accès au travail, aux loisirs, à la santé, aux commerces alimentaires, aux services publics... C'est ce que la Fondation pour la nature



Bruno Saillard, de la FFMC 14 (Calvados), a encore un an et demi pour profiter de sa BMW K1200 RS de 1999. En 2025, elle sera interdite de circulation à Caen. La communauté urbaine n'envisage pas de dérogation pour les motos au nom de l'équité de traitement entre citoyens.

●●● pour le déploiement des restrictions de circulation chez nous. Le concept de ZFE a émergé en Suède à la fin des années 1990. L'Europe en expérimente aujourd'hui près de 300, avec des géométries très variables d'un pays à l'autre. En 2025, le demi-millier devrait être atteint. Le développement des ZFE n'a donc rien d'une exception française; la levée de boucliers, si. La faute à un problème de méthode. Un comble, au pays de Descartes!

La cheffe du service ZFE d'Amsterdam, Josette Vallentgoed-Udo, a mis les mots sur ce mal français: «*Je vous entends beaucoup parler de loi, a-t-elle indiqué aux différents acteurs rassemblés autour de la table ronde du premier salon parisien "Drive to Zero". À Amsterdam, si nous avions commencé par réglementer, nous aurions provoqué des conflits. Avant de chercher à faire des lois, nous avons choisi des lieux où nous réunir pour discuter ensemble et trouver des solutions qui n'excluraient personne. Nous avons aussi communiqué très tôt – dès 2008 – sur notre objectif zéro émission de 2030*». La capitale des Pays-Bas, massivement équipée de caméras, a également mis l'accent sur la pédagogie. Quand un véhicule ancien rentrait dans la ZFE d'Amsterdam, son propriétaire recevait un courrier lui indiquant qu'il disposait d'un an pour en changer s'il souhaitait continuer à circuler dans le centre avec son véhicule personnel. En parallèle, de nombreux parkings relais ont été déployés

à la périphérie de la ZFE pour permettre aux visiteurs de stationner à moindre coût et de rejoindre le centre en transports en commun. Une communication et une logistique parfaitement huilées qui ont préservé la ville hollandaise de tous les problèmes d'acceptation sociale qui agitent notre pays.

UN ENFER PAVÉ DE BONNES INTENTIONS

La méthode française, très différente (*sic !*), explique que les usagers aient aujourd'hui le sentiment d'être pris au dépourvu. Bruno Saillard, de la FFMC 14 (Calvados), pointe le moment choisi pour la consultation publique sur la ZFE de Caen: «*Elle a été menée pendant le deuxième confinement. Autant dire que les gens avaient l'esprit ailleurs*». Jean-Philippe Ridet, de la FFMC 76 (Seine-Maritime), a le même ressenti: «*La Métropole Rouen Normandie a pratiqué l'omerta pour éviter la levée de boucliers sur sa ZFE, l'une des plus strictes de France avec l'interdiction des [véhicules] Crit'Air 4 et au-delà, 7 j/7, 24 h/24*». Les motos bénéficient d'une dispense temporaire jusqu'au 31 août 2023. «*Nicolas Mayer-Rossignol, le président de la Métropole et maire de Rouen, espérait ainsi acheter la paix sociale. Nous lui avons montré qu'il n'en est rien. Nous demandons une exemption définitive*». La FFMC 76 a redoublé d'efforts dans l'espoir d'obtenir gain de cause: tractage dans les concessions pour alerter les motards au **SUITE PAGE 97**

RADARS DE ZFE
Le dada des pouvoirs publics deviendra-t-il le nouveau dahu ?

Les pouvoirs publics en agitent le spectre depuis des années; la vidéoverbalisation des infractions propres aux ZFE est sans cesse différée. Aux dernières nouvelles, elle sera déployée début 2025. Jusqu'au prochain report ?

Déjà opérationnelle en Belgique et aux Pays-Bas, la vidéoverbalisation des infractions liées aux ZFE est reportée chez nous. Alors que de nombreux élus locaux - le maire adjoint de Paris en charge des mobilités, David Belliard, en tête - l'appellent de leurs vœux depuis des années, le projet connaît un nouveau ralentissement. La faute en incomberait au gouvernement, seule instance à pouvoir engager la démarche d'homologation du dispositif. Il se souffle qu'un problème avec l'Ugap (la centrale d'achats publics de l'État) serait à l'origine de ce retard. Ce qui ne fait pas l'affaire des présidents d'agglomération, d'autant moins enclins à mettre en place de très impopulaires interdictions de circulation qu'ils ne pourront pas en contrôler le respect. Après avoir rappelé que les infractions propres aux ZFE ne font pas partie, pour l'heure, de celles qui sont vidéoverbalisables, l'avocat en droit routier Rémy Josseaume (photo ci-dessous) émet un doute sur les difficultés d'homologation du dispositif: «*Faire matcher une plaque d'immatriculation avec une carte grise, c'est l'enfance de*



l'art. Cette technologie est déjà utilisée; quand un véhicule est flashé, son numéro de plaque est automatiquement envoyé au Fichier des véhicules assurés (FVA) pour vérifier qu'il est bien assuré. Les retards évoqués pour le déploiement de la vidéoverbalisation dans les ZFE ne s'expliquent pas, à mon sens, par un problème technique, mais par une prise de conscience, par le politique, de la difficulté à mettre en place cette loi».

Dans l'intervalle, seule une interpellation dans la ZFE peut vous valoir une contravention à 68 €. En 2022, la préfecture de police a relevé 463 infractions aux vignettes Crit'Air sur l'ensemble du territoire de l'agglomération parisienne (6,8 millions d'habitants).