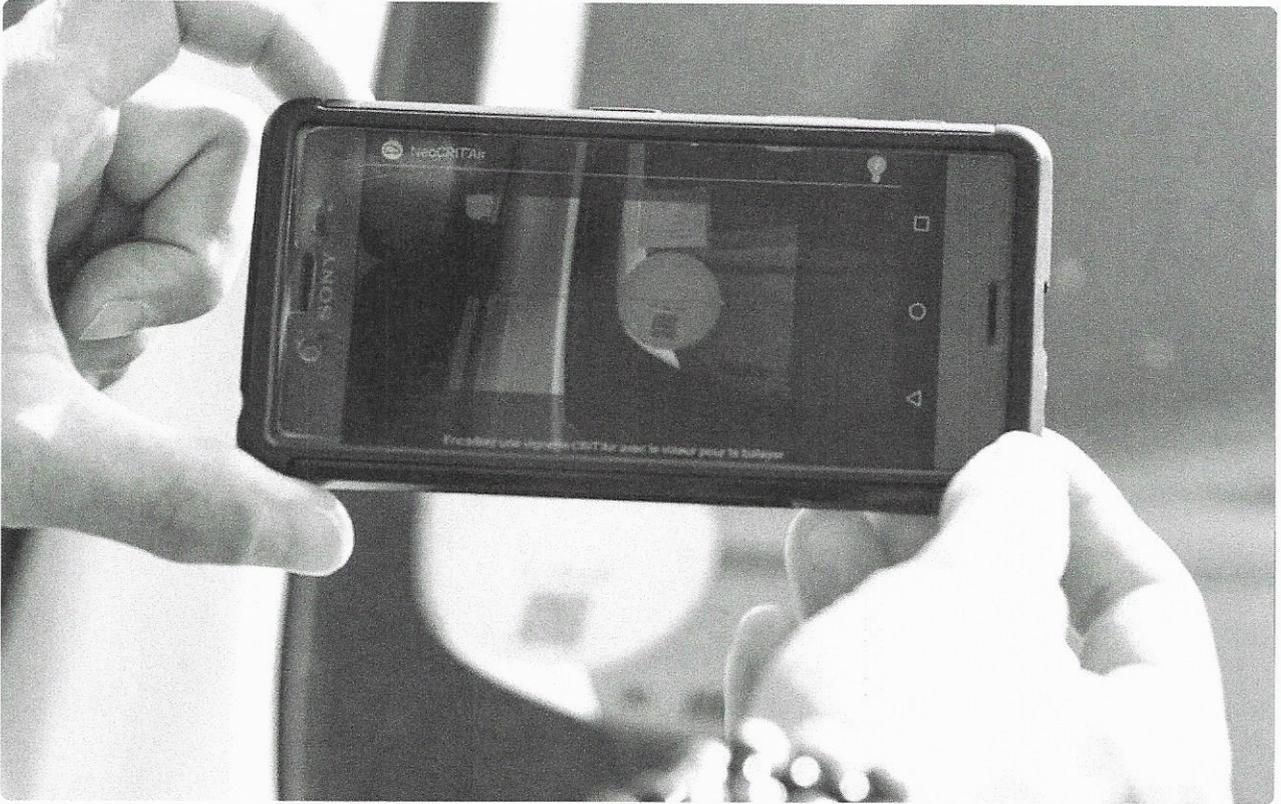


SOCIÉTÉ



Un policier contrôlant la vignette Crit'Air. JEAN-PIERRE CLATOT / AFP

Voitures : les "zones à faibles émissions", la prochaine "bombe à retardement" sociale

Le gouvernement a décidé d'accélérer. Le premier comité ministériel de suivi des zones à faibles émissions (ZFE) a annoncé le 25 octobre la mise en place d'un système de « *contrôle sanction automatisé* » contre les véhicules trop polluants dans les agglomérations concernées par le dispositif d'ici 2024. Des sanctions pouvant aller jusqu'à 750 euros sont prévues. Au risque de provoquer une insurrection sociale ?

Par Nicolas Granié

Publié le 26 octobre 2022 à 16h00

Partager cet article sur    

« *Un mouvement des Gilets jaunes puissance 10.* » C'est ce que redoute la députée RN Anne-Sophie Frigout devant l'accélération du projet de généralisation des « zones à faibles émissions ». Ainsi, le premier comité ministériel de suivi des ZFE a annoncé mardi 25

octobre la mise en place d'un système de « *contrôle sanction automatisé* » contre les véhicules trop polluants d'ici au second semestre 2024. Les contrôles se feront par le biais d'un radar anti-pollution. « *Les ZFE sont une nécessité pour des raisons écologiques et de santé publique* », a insisté le ministre délégué aux Transports Clément Beaune. « *Il faut faire le maximum pour que le contrôle sanction automatisé soit développé le plus rapidement possible* », a-t-il asséné. Les contrevenants s'exposeront à une amende « *théoriquement de classe 4* » (soit 750 euros maximum), selon le ministre de la Transition écologique, Christophe Béchu.

A LIRE Une manifestation contre la ZFE dans la métropole de Montpellier

Des agglomérations modestes touchées par la mesure

Créées en 2015 et renforcées en 2021 par la loi Climat et Résilience, les ZFE seront obligatoires à partir de 2025 dans plus de 40 agglomérations de plus de 150 000 habitants. À l'heure actuelle, 11 métropoles ont déjà mis en place ces mesures de restriction à la circulation, dont Paris, Bordeaux, Marseille, Lille ou encore Reims. Mais des zones urbaines plus modestes seront bientôt concernées, comme Orléans, Mulhouse, Dijon, Angers, Caen, Brest, Chambéry, Béthune ou Amiens. Les collectivités ont le choix du périmètre et des dérogations possibles mais doivent respecter un calendrier progressif d'interdiction de circulation si les normes de qualité de l'air fixées au niveau européen sont dépassées.

C'est la vignette Crit'Air qui autorisera le conducteur à circuler dans les quartiers concernés. Peu connu des Français, ce macaron, obligatoirement apposé sur le pare-brise, donne au véhicule une bonne ou mauvaise note (de 1 à 5) en matière d'émissions de CO₂. Dès le 1^{er} janvier 2023, les véhicules Crit'Air 5 (véhicules diesel produits avant 2001) seront interdits de circuler. Au 1^{er} janvier 2024, ce sera au tour des Crit'Air 4 (diesel avant 2006) puis des Crit'Air 3 (diesel avant 2011 et essence avant 2006) le 1^{er} janvier 2025.

Pour montrer l'inanité des ZFE, Pierre Chasseray, porte-parole de l'association 40 millions d'automobilistes, prend l'exemple de l'agglomération de Reims : « *Le tronçon d'autoroute*

qui traverse la ville est concerné par ces zones. Cela signifie qu'il est nécessaire de sortir de l'autoroute pendant la traversée, de passer au sud par les petits villages autour de Reims et de reprendre l'autoroute par la suite. C'est ridicule. Vous polluez tout autant en faisant ça. » Au final, c'est l'ensemble des Français qui seront touchés par cette mesure. À titre d'exemple, une personne qui n'habite pas dans une des zones concernées ne pourra pas s'y rendre pour les vacances s'il ne présente pas la bonne vignette. Le porte-parole plaide pour un report de cinq ans de la mise en œuvre définitive des ZFE, assortie de dérogations.

A LIRE Toulouse : pour protester contre la ZFE, les motards organisent un... barbecue sur le périphérique

Les automobilistes des classes populaires prêts à ne pas respecter la loi

Selon Pierre Chasseray, les classes modestes et les jeunes « *seront les premiers pénalisés* » puisque ce sont eux qui achètent les véhicules les moins chers (qui sont aussi les plus polluants) : « *Ils ne sont pas en mesure d'acheter une Tesla model 3 à 50 000 euros.* » Autre injustice : réussir le contrôle technique antipollution ne sera pas suffisant puisque seule l'ancienneté de la plaque d'immatriculation compte. Ainsi, une voiture essence même peu polluante de 2005 ou une voiture diesel de 2010 ne pourra plus entrer dans une agglomération. « *C'est la fin de l'automobile populaire* », fulmine le porte-parole de l'association. Fin mars, une étude de l'institut CSA estimait que plus d'un tiers des automobilistes impactés par la réforme n'auraient pas les moyens de passer à un véhicule propre. Et la volonté de transgresser la loi est forte : selon un récent sondage Aramisauto-OpinionWay, 42% des automobilistes des classes modestes se disent « déterminés » à conduire leur véhicule malgré l'interdiction à venir, quitte à prendre une amende.

Dans ces conditions, comment imaginer une mise en place dans les temps de cette vignette Crit'Air ? Ceux qui sont défavorables aux ZFE pestent contre le manque d'offre de transports et la faiblesse des aides de l'État pour encourager les Français à se débarrasser des véhicules les plus polluants. « *La mesure telle qu'elle est prévue ne pourra pas être effective d'ici 2025. Autrement, cela conduirait à un isolement de la majorité des*

automobilistes », prévient Rémy Josseaume, avocat en droit routier. Ce spécialiste explique l'absence de fortes contestations par le fait qu'il n'y avait pour l'instant qu' « une obligation sans sanction gravée dans le marbre. Tant qu'il n'y avait pas de médiatisation de la mesure, les gens ne se sentaient pas concernés ».

Le RN prend en main le dossier

Contrairement à la Nupes, le RN est aux premiers rangs de la contestation. À la suite du comité ministériel de mardi, Marine Le Pen a dénoncé sur Twitter « *la haine à l'égard des plus modestes* ». Le 20 septembre dernier, Anne-Sophie Frigout avait déposé une proposition de loi visant à supprimer les ZFE, qui devrait être étudiée en janvier prochain. Pour la députée de la 2^e circonscription de la Marne, « *il y a urgence à supprimer les ZFE car elles sont injustes, écologiquement inefficaces et ciblent les automobilistes qui ne sont pas à eux seuls responsables de la pollution (...) Ça peut exploser socialement* ». En 2018, le mouvement des Gilets jaunes avait émergé suite à l'augmentation des taxes sur les carburants pour financer la transition énergétique.

Avec sa proposition de loi, la jeune députée souhaite « *être la porte-parole des automobilistes et de la France des Régions qu'on ne cesse de culpabiliser. C'est le sens de mon combat. C'est une véritable bombe à retardement. Pour obtenir les faveurs électorales de la gauche et des Verts, on va exclure une grande partie de nos compatriotes des centres urbains (...) La voiture doit rester un outil de liberté !* », affirme-t-elle avec force.

Pierre Chasseray est également favorable à cette initiative. Depuis plusieurs années, il met en garde contre une mesure prise par des responsables politiques dont l'objectif est avant tout de « *faire du zèle pour se donner un air écolo en pensant que cela [va] les rendre populaires. Mais cette mesure exclura 48% des automobilistes en 2025* ». Selon l'Insee, pour les seules voitures Crit'Air 4 et 5, 38% des ménages sont concernés.

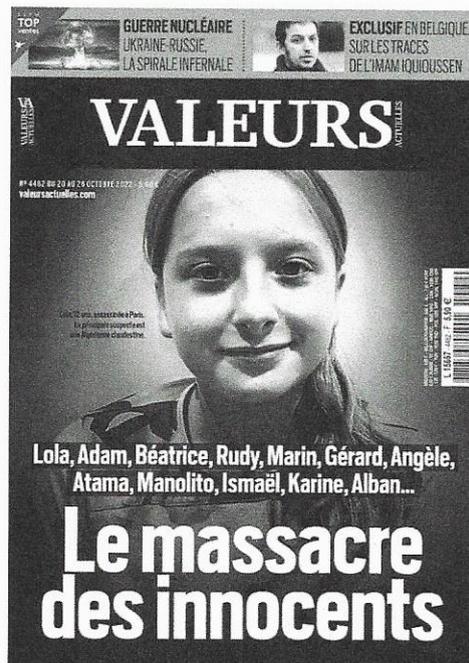
Du côté de la majorité, des voix tentent de se faire entendre sur le sujet. Xavier Albertini, député Horizons, souhaite un report d'un an de cette mesure afin de mettre sur la table tous les éléments permettant de prendre une décision commune : « *En tant que député, je souhaite que le débat s'ouvre, mais on ne peut pas souhaiter une amélioration de la qualité de l'air et ne rien faire dès qu'on fait face à un obstacle* ».

Sous couvert d'écologie, ces mesures gouvernementales viennent s'ajouter aux nombreuses autres décisions défavorables aux automobilistes – limitations de vitesse, restrictions de circulation en cas de pic de pollution, augmentation du prix du contrôle technique, etc. –, au risque d'alimenter la colère des Français. En s'appuyant sur les témoignages reçus, Rémy Josseume estime que « *la marmite est chaude* ». Le gouvernement attend-il de se brûler les doigts ?

Lire les commentaires (15)

Rejoignez

LE CLUB 



Je m'abonne

Vous devez être inscrit pour réagir : déjà inscrit ? [Connectez-vous](#) | nouveau ? [Créez-vous un](#)