

<https://ricochets.cc/La-ZFE-zone-a-forte-exclusion.html>



La ZFE, zone à forte exclusion

- Les Articles -

Publication date: samedi 7 octobre 2023

Copyright © Ricochets - Tous droits réservés

La ZFE, zone à forte exclusion ?

Le week-end du 14 et 15 octobre aura lieu à Montpellier un rassemblement contre le contournement routier appelé le L.I.E.N., dans le cadre de la saison Déroute des routes.

A cette occasion, nous avons voulu réfléchir sur ce que signifie réellement une zone à faible émission. Et à l'hypocrisie qui consiste à construire toujours plus de routes et à vouloir un air pur.

(Sources : le document ZFE de 3M, la conférence ZFE des amphis 2022, le document du collectif pour la gratuité des transports collectifs de Grenoble + Chiffre, de l'INSEE, de l'ADEM ou de Atmo Occitanie).

En préambule, disons-le clairement : il est essentiel de lutter contre la pollution de l'air. En, France, on estime que la pollution liée aux oxydes d'Azote (NOx), et aux particules fines est responsable de 48000 morts par an. INSEE/ ADEME

« Dans les plus grandes aires urbaines françaises, les seuils d'exposition au-delà desquels la pollution est considérée comme nuisible par l'organisation mondiale de la santé (OMS 2018) sont très souvent dépassés. En particulier, la pollution de l'air issue du trafic automobile représente 80% de la pollution liée aux transports (oxydes d'azote, particules et composés organiques volatils...)... Or, la circulation routière augmente de 1,5% par an ».

La ZFE, comme le nucléaire pour lutter contre le réchauffement climatique, ou les mégabassines, est une fausse solution

Il est donc urgent d'agir. Mais la ZFE, comme le nucléaire pour lutter contre le réchauffement climatique, ou les mégabassines contre la sécheresse, est une fausse solution. La question des mobilités est une question collective essentielle de la bifurcation écologique, mais avec des mesures comme la ZFE on renvoie aux gens que c'est leur problème et qu'ils doivent le résoudre de façon individuelle !



La ZFE, zone à forte exclusion

La ZFE, qu'est-ce que c'est ?

Zone à faible émission, c'est une zone urbaine dont l'accès est réservé aux véhicules les moins polluants. Elle est obligatoire pour 35 métropoles de plus de 150 000 habitants au 1er janvier 2025.

Concrètement cela veut dire que certains véhicules ne pourront plus circuler sur le territoire de la métropole de Montpellier, 7 jours sur 7, 24h sur 24.

Depuis le 1er juillet 2022, cela concerne 11 communes de la métropole. Les 2 roues, les véhicules utilitaires légers et les camions avec une vignette Crit'Air 5 ne sont plus autorisés à circuler. A partir du 1er janvier 2023, c'est au tour des voitures (les vieilles voitures diesel) avec les vignettes 5 ainsi que les vignettes 4 des utilitaires et des poids lourds. Le 1er janvier 2024, vignettes 4 des voitures et motos et 3 des autres. 1 janvier 2025, entrée en vigueur de la loi pour toutes les métropoles : vignettes 3 des voitures et motos et 2 des poids lourds. Le 1er juillet 2026 : sur tout le territoire de la métropole les vignettes 3 (et 2 pour les poids lourds) ne pourront pas circuler. Cela correspond à la mise en service programmée de la Ligne 5 du tram 1er janvier 2028 : seules les vignettes 1 pourront rouler.

40% du parc automobile à remplacer d'ici 2026

En gros, cela fait 40% du parc automobile à remplacer d'ici 2026, si le nombre total de véhicules ne diminue pas.

On pourrait penser que c'est une bonne idée. Mais c'est injuste sur le plan social et inefficace sur le plan environnemental.

La ZFE est injuste sur le plan social :

Les personnes les plus pauvres ont des véhicules les moins bien classés selon Crit'air, et la ZFE aboutit à limiter le droit à la mobilité de personnes qui en ont le plus besoin, en les confrontant à des dépenses quasi impossible à assumer, et sans leur offrir d'alternative !

Rappel : l'Hérault est le 9e département le plus pauvre de France (en comptant les territoires d'Outre-Mer). L'étude menée en région parisienne montre bien la corrélation entre pauvreté et voitures anciennes :

Certes, il y a des dérogations :

"« petit rouleur (moins de 8000 km par an), mais qui ne concerne pas tous les métiers, en particuliers féminins, sous-payés (aides à domicile, personnels de nettoyage) qui vu leurs horaires de travail, utilisent leur voiture pour aller travailler.

"Transport de personnes handicapées

"Transports en commun

"véhicules d'intérêt général

"les voitures de collection !

"les véhicules d'approvisionnement des marchés, foodtrucks etc...

"tous les véhicules de sécurité civile et de l'armée ;

Certes, il y a des aides, mais

- Si on cumule prime à la conversion (7000 euros) et bonus écologique (5000 euros), on arrive à 12 000 euros pour les très faibles revenus, et pour une voiture neuve mais la moins chère, c'est la Dacia à 18000 euros ! Il faut l'équivalent de près de 3 mois de SMIC pour combler le reste à payer. Dans la plaquette de la mairie, on nous démontre qu'une voiture électrique, c'est un choix rentable, mais pour qui ? Et sûrement pas en termes de bilan carbone, on y reviendra.

- Les aides sont multiples et il n'y a pas de guichet unique : aides de la métropole, de la région ou de l'Etat pour les professionnels...C'est un casse-tête pour les obtenir.

C'est donc un dispositif injuste qui augmente les inégalités et pénalise les classes sociales qui, au final, polluent le moins.

La ZFE est aussi inefficace sur le plan environnemental

"Les vignettes Crit'air ne tiennent pas compte des émissions de CO2. Seule la motorisation et la date sont prises en compte. Notamment parce que la pose de filtres à particule sur les moteurs Diesel (obligatoire depuis 2011) a fortement contribué à réduire les émissions de particules fines.

Or, pour les voitures récentes, les moteurs thermiques ne sont responsables que d'une partie des émissions de particule fines. Le reste des émissions est dû au freinage et aux frottements des pneus sur la chaussée. Ces frottements étant liés à la masse du véhicule, **un SUV récent, très lourd, émet plus de particules fines des pneumatiques qu'une petite citadine plus ancienne !**

Un SUV récent, très lourd, émet plus de particules fines des pneumatiques qu'une petite citadine plus ancienne !

« Pour les véhicules récents, les particules hors échappement (PHE) émises par les systèmes de freinage, les pneumatiques ou les chaussées sont devenues largement prépondérantes par rapport aux émissions à l'échappement des véhicules essence et Diesel équipés d'un filtre à particules. Elles correspondraient à plus de la moitié des particules générées par le trafic routier en Europe d'après le Joint Research Centre (JRC) de la Commission Européenne. Cette tendance va s'accroître et les émissions globales de particules ne baisseront plus si aucune réglementation sur les émissions de particules de frein ou de pneus n'est mise en place (cf Ademe)

Quand, en parallèle, Macron a ouvert la SNCF à la concurrence, fermé des lignes, fait les OUI bus pour concurrencer les trains... Quand les projets d'infrastructures routières continuent de se multiplier sur tout le territoire national (55 projets routiers climaticides dans les tuyaux, dénoncés par le collectif « La dérouté des routes »), on peut se demander quelles sont les véritables motivations de cette ZFE !

"Les plus grands axes routiers et autoroutiers comme A750 ou les contournements comme le COM ou le LIEN bénéficient de dérogation.

Derrière tout ça, l'idée, c'est qu'il faut remplacer le parc automobile existant par de l'électrique.

Comme si ça allait résoudre tous les problèmes !

Castex a déjà expliqué ça en 2021 aux associations comme SOS OULALA, qui contestent les nouvelles infrastructures routières ou autoroutières comme le LIEN : en gros, construire des routes, ça ne va pas augmenter le réchauffement climatique puisque tout le monde va rouler à l'électrique....

Or, le remplacement massif des voitures thermiques par des véhicules électrique est sans doute une très bonne affaire pour les constructeurs automobiles, mais sûrement pas pour l'environnement :

"Ça ne réduira pas l'empreinte au sol ni les embouteillages,

"La construction de ces véhicules demande une consommation élevée de métaux (cuivre, aluminium, or, terres rares etc. or ces modes d'extraction et de raffinage sont très polluants avec des milliers de litres de produits chimiques déversés, et une main-d'œuvre exploitée dans des conditions insoutenables.

"Le renouvellement du parc automobile va aggraver le bilan carbone : produire une voiture provoque de fortes émissions de CO2 (25% des émissions du cycle total de vie d'une voiture) La production et la destruction des voitures électriques émettent plus de CO2 qu'une voiture thermique. C'est l'usage qui fait pencher la balance du côté de l'électrique, surtout en France où il y a très peu de centrales thermiques.

"Ca ne traite pas le problème de la dépendance des territoires à la voiture, qui est le problème principal ! Dans Montpellier Métropole, il y a beaucoup de communes rurales qui sont concernées par la ZFE.

"Tout ça va coûter très cher (calcul sur Grenoble = 500 millions d'euros), qu'on pourrait utiliser pour développer les alternatives à la voiture.

Un déni démocratique

A Montpellier, il y a eu 40 jours de consultation publique....Contre un an à Lyon. On ne peut pas dire que la

population ait été associée à la mise en place de cette ZFE, ni pour décider des rythmes, ni du périmètre. Mais surtout, l'échelle de décision est celle de la métropole, alors que les effets de la ZFE touchent un territoire beaucoup plus large : tout.es les habitant.es du coeur d'Hérault ou du Lunellois qui travaillent dans la métropole vont être impacté.es. Or, à aucun moment, ils et elles n'ont eu un espace pour décider...

Enfin, un dernier aspect souvent oublié est la question sécuritaire : contrôle de qui passe où et à quel moment, puisqu'il est question d'automatiser les contrôles.....

Que faire ?

Sortir du tout voiture et offrir des solutions alternatives : Aujourd'hui, seuls 8% des gens qui travaillent dans la métropole utilisent les transports en commun pour aller travailler !

Or, Aujourd'hui, 80% des gens qui vivent en zone métropolitaine et utilisent leur voiture pour travailler aimeraient faire autrement...

Il faut arrêter les projets du LIEN, du COM et de la DEM qui ne feront qu'augmenter le trafic automobile, accélérer la gratuité des transports publics, développer immédiatement le réseau de bus, créer des lignes, augmenter les cadences et fiabiliser les horaires, poursuivre et accélérer l'aménagement de pistes cyclables et de parking à vélos sûrs, favoriser la transition vers le vélo pour le plus grand nombre en développant l'aide pour la remise en état de vélos, l'achat de vélo-taf, avec ET sans assistance électrique, développer des aires de covoiturages notamment aux entrées/sorties de ville, penser la ville autrement, relocaliser les activités pour lutter contre la métropolisation

Sortir du tout-voiture est une nécessité en termes de santé publique et de lutte contre le réchauffement climatique. Et construire un projet qui n'oppose pas citadins et ruraux et qui lie justice sociale et justice climatique. Car tout projet qui tourne le dos aux classes populaires et aux habitant.es des zones péri-urbaines et rurales est non seulement injuste socialement mais aussi voué à l'échec, puisqu'il dégoûte les gens de l'écologie et crée de très fortes oppositions.

La ZFE, telle qu'elle a été pensée et mise en place nous le montre bien.