

Coup d'accélérateur pour la ZFE

Interdite aux véhicules les plus polluants, cette "zone à faibles émissions" devrait être effective le 1^{er} septembre

Entérinée à la fin d'année 2018, la création de la Zone à faibles émissions de la Marseille (ZFE-m) vient enfin être mise sur les rails, ou plutôt sur la route, avec le lancement au début de cette semaine, de la procédure de consultation publique qui doit permettre aux citoyens concernés de s'exprimer sur le sujet jusqu'au 1^{er} mars (lire ci-dessous) ; un processus qui a pris beaucoup de retard par rapport au calendrier initial en raison de multiples transferts de compétences, de la crise sanitaire et des changements politiques intervenus en 2020.

Concrètement, l'objectif de la collectivité est de sanctuariser une grande partie du centre de Marseille en interdisant aux véhicules les plus polluants d'y pénétrer : des véhicules identifiés en fonction de la couleur et du numéro (de 0 à 5) de la vignette Crit-Air que leurs conducteurs auront tenus d'apposer bien en évidence sur le pare-brise. À terme (en 2025), seront exclus du périmètre les vignettes 3, 4 et 5 ; seules restant autorisées à y circuler les vignettes 0, 1 et 2.

Le but affiché par la Métropole est de lutter contre l'un des principaux générateurs de pollution atmosphérique qu'est la circulation automobile, sachant que 2% des habitants de son territoire, dont 37 000 personnes dans la seule agglomération marseillaise, sont soumis à des niveaux d'azote et de particules fines supérieurs aux valeurs admissibles.

La cité phocéenne entre donc son tour dans la course, alors que 5 ZFE sont déjà en vigueur en France (Paris et Grand Paris,

Grenoble Alpes Métropole, Grand Lyon, Rouen-Normandie et Toulouse-Métropole) et qu'une vingtaine d'autres sont en préparation (Aix-Marseille Provence, Eurométropole de Strasbourg, Lille-Métropole, Saint-Etienne Métropole, Grand Reims, etc.).

Deux femmes sont à la barre pour mener à bien cette véritable révolution culturelle dans une ville où règne en maître depuis des décennies le "tout voiture". Il s'agit côté Métropole, d'Anapola Ventron, conseillère déléguée à la Protection de l'environnement, la Lutte contre la pollution, et la Transition énergé-

"Commencer par le b-a-ba en incitant les gens à acquérir la vignette Crit'Air"

tique, et côté Ville de Marseille, d'Audrey Gatian, adjointe au maire en charge de la Politique de la Ville et des Mobilités.

Une ZFE qui suscite cependant beaucoup d'inquiétudes et d'interrogations parmi les automobilistes, mais aussi les commerçants et les acteurs économiques, non pas tant sur son principe que sur les modalités de sa mise en œuvre, notamment son périmètre et le rythme de sa montée en puissance. "Tous les avis qui seront recueillis durant la consultation publique vont permettre d'apporter des correctifs", assure Anapola Ventron, soulignant "la complexité" du dispositif, notamment "le découpage en

dentelle de la ZFE afin de permettre à des véhicules non autorisés ayant pénétré par mégarde dans le périmètre, d'en ressortir facilement". Et d'insister également sur "le choix d'une temporalité dans le processus" pour non seulement donner le temps aux habitants de budgétiser la coûteuse acquisition d'un véhicule moins polluant, mais aussi sur le fait de "commencer par le b-a-ba d'une ZFE qui consiste à inciter les gens à s'équiper de la fameuse vignette Crit'Air". Car non seulement très peu - environ 30% - de véhicules immatriculés dans les Bouches-du-Rhône en sont pourvus à ce jour, alors qu'elle est déjà nécessaire en cas de circulation différentielle lors d'un pic de pollution, mais très peu de propriétaires en ont fait la demande (1). Et de souligner "qu'avant d'envisager des sanctions" - les PV pourront être dressés indifféremment par la gendarmerie et les polices nationale et municipale -, "c'est un gros travail d'éducation qu'il va falloir réaliser en amont, à Marseille, mais aussi dans les communes environnantes".

Philippe GALLINI

❗ La vignette peut être obtenue sur le site certificat-air.gouv.fr au prix de 3,67€

LE CALENDRIER :
Du 17 janvier au 1^{er} mars 2022 : consultation publique. Début de l'été 2022 : installation des panneaux de signalisation. 1^{er} entrée en vigueur de la ZFE et exclusion des vignettes C5.
Septembre 2022 à décembre 2022 : phase pédagogique. 1^{er} septembre 2023 : exclusion des vignettes C4.
1^{er} septembre 2024 : exclusion des vignettes C3



PAPPALARDO: "C'EST EXTRÊMEMENT VIOLENT POUR LES GENS"

Bien que favorable aux ZFE, le président de l'Automobile club de Provence, Patrick Pappalardo, n'en est pas moins très critique quant aux conditions et au calendrier de mise en œuvre de cette nouvelle réglementation. "On ne peut pas mettre le couteau sous la gorge des gens. C'est extrêmement violent. D'autant qu'à Marseille, on a d'autres sources de pollution tout aussi préoccupantes comme les bateaux du Grand port maritime. Du coup, les propriétaires de voitures ne comprennent pas pourquoi ils sont la cible prioritaire des autorités". Pour le président de l'Automobile club, qui dit avoir "de grosses remontées d'inquiétude" de la part de ses quel-

ques, "préoccupées par l'obligation qui va leur être faite de changer de voiture, "il faut absolument prévoir des accompagnements financiers, mais aussi des aménagements, comme celui de mettre en place des heures de libre circulation pour permettre aux gens de se rendre à leur travail ou d'en revenir, et d'atteindre leur garage pour ceux qui en ont un". Patrick Pappalardo considère également que le périmètre de la ZFE est beaucoup trop étendu. "La zone centre-ville est trop grande. Elle englobe quasiment tout Marseille", estimant qu'il aurait mieux valu procéder par étapes et l'étendre progressivement. Et de conclure en dénonçant "une nouvelle at-



■ **Septembre 2022** : vignettes Crit'Air 5 et véhicules non classés

■ **Septembre 2023** : vignettes Crit'Air 4 et plus anciennes