

À LA BELLE-DE-MAI, DANS LE PÉRIMÈTRE DE LA ZFE

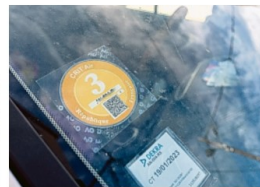
"J'aimerais bien rouler en Tesla mais..."

Dans l'un des quartiers les plus pauvres de la ville, les vignettes Crit'air sont tout en bas de la liste des priorités des habitants.

En remontant le boulevard National, le sentiment d'une ville à deux vitesses. Et deux manières de faire face à la ZFE. À l'angle du boulevard Longchamp, Marie parcourt au pas de course les 100 mètres qui séparent son domicile de l'arrêt du tram. "J'ai abandonné ma voiture il y a un an et celle de mon mari est en Crit'air 1, confie la jeune mère de famille. Je me rends à mon travail grâce aux transports en commun et je fais beaucoup de choses à pied. La ZFE ne va donc pas changer mon quotidien."

"La ZFE? C'est quoi cette histoire?"

Tram, métro, accès facile aux services... même si les alternatives à la voiture existent dans le quartier Longchamp, elles ne conviennent pas à tous. "Je travaille à côté d'ici. J'ai essayé les transports en commun mais c'était deux heures de car, matin et soir, indique Xavier, graphiste trentenaire. Ma voiture Crit'air 3 est le moyen le plus adapté pour aller travailler. Je n'ai pas du tout les moyens de la changer, d'autant qu'elle marche très bien. On voudrait acheter une nouvelle voiture



Les Crit'air 3 vivent leurs derniers mois dans le centre de Marseille. /PHOTO: B.B.

pas autrement ? Un sentiment d'injustice qui se transforme en abrutition de l'autre côté du tunnel National.

À la Belle-de-Mai, historiquement décrit comme l'un des quartiers les plus pauvres d'Europe, la ZFE et les vignettes Crit'air sont tout en bas de la liste des priorités. "La ZFE? C'est quoi cette histoire?", nous rétorque Farouk, accablé à sa vieille Mégane diesel, dont il ignore totalement la qualification Crit'air. Cet habitant du 3^e n'a pas vraiment prévu de changer de véhicule. "C'est ma voiture personnelle mais aussi mon outil de travail, raconte ce plombier de 46 ans. Je ne puis pas acheter une nouvelle voiture

pour pouvoir travailler ou rentrer chez moi? C'est bien de prendre des mesures pour l'écologie mais on ne peut pas imposer des choses aux gens aussi brutalement. J'aimerais bien rouler en Tesla mais je n'ai pas le choix."

Modallités de la ZFE peu connues, pouvoir d'achat en berne et absence d'un réseau de transports publics à la hauteur. À la Belle-de-Mai, la Zone à faibles émissions se transforme en un idéal intangible. Et inapplicable. "On ne peut être que la musique commente Jean-Philippe, patron de la carrosserie de la Méditerranée, au milieu du boulevard National. 80% de nos clients ont des voitures Crit'air 3 ou plus. Sans parler du manque

“ On voudrait exclure les pauvres des centres-villes, on ne s'y prendrait pas autrement !..”

d'activités pour moi, comment voulez-vous que des gens qui vivent à quatre sur un salaire s'achètent une voiture à 20000€ ? Il y a tous les bornes pour les voitures électriques dans le quartier et quelques lignes de bus mais desorcié tout le monde et nous voulons obliger les gens à se passer de leur voiture? C'est une injustice pure et dure."

Sur le papier, la ZFE doit permettre de construire une ville plus verte. Mais difficile de demander aux habitants de porter la responsabilité de cette transformation dans des quartiers où les pouvoirs publics n'ont pas endossé les leurs pendant des décennies.

P.K.



PÉRIMÈTRE DE LA ZONE À FAIBLES ÉMISSIONS MOBILITÉ DE MARSEILLE

Vu des quartiers Nord et au-delà, la peur d'être "enfermés dehors"

Sur le parking du centre commercial Grand Littoral, ces propriétaires d'une vieille voiture redoutent d'être refoulés aux portes de Marseille en septembre prochain.

Entre colère et incertitude, ils ont le sentiment que le sort s'acharne sur eux. Yves, 57 ans, père de deux enfants, vient de gérer sa Dacia Duster datant de 2010 sur le parking du centre commercial Grand Littoral (13^e). De l'extérieur, elle n'a aucun défaut et pourtant, comme toutes les voitures roulant au diesel et mises en circulation entre 2006 et 2010, la sienne ne sera plus la bienvenue dans le centre-ville au 1^{er} septembre 2024. "Je ne la sors jamais, elle a seulement 80 000 kilomètres. Les seuls raisons pour laquelle on ai besoin, c'est d'aller à Marseille, je ne puis pas pourquoit je la changerais avant septembre 2024 si ce n'est pas une épave."

"Pas d'alternatives." À ses côtés, Maroua, jeune femme de 27 ans, pour qui la voiture permet de se sentir "libre et indépendante", avoue ne pas être au courant de l'interdiction de circuler des véhicules comme le sien, une citroën C3 de 2007. "Elle est toute pourrie, rigole-t-elle, alors je pense la changer avant la date butoir, surtout parce qu'elle consomme beaucoup et demande trop de réparations", insiste-t-elle en se ra-



Des automobilistes ont peur d'être "exclus" de Marseille à cause de leur véhicule. /PHOTO: GILLES BAER

l'offre de transport, "inadaptable" entre Marseille et les zones autour de la ville, comme le décrit Alicia, "dissuade aussi de se débarrasser de sa voiture", invoque cette habitante de Berre-l'Étang. Même si sa Citroën C4 Picasso de 2008 sera bientôt interdite de circuler dans le cœur de Marseille, la jeune femme "n'est du mal à s'en séparer" car elle ne

“ Je ne vois pas pourquoi je changerais ma voiture avant

voit "pas d'alternatives à la voiture pour les pauvres de la périphérie, juge-t-elle. Je prendrai peut-être la voiture d'une copine dès que je le peux, pour ne pas rester enfermés dehors..." Pour Abdel, la nouvelle règle "n'arrange personne. Avec leurs primes pour passer à l'électrique de bonus écologique situés à 1000 euros alors que la prime à la conversion peut atteindre à 8000 euros. NDLR, on ne peut pas s'en sortir. Et puis changer de voiture est hors de question si elle marche très bien. C'est une dépense inutile" prévient cet heureux propriétaire d'une Peugeot 307 essence de 2002. En parlant de frais, Lamendé est de 18 euros pour les voitures et deux roues, 115 euros pour les poids-lourds