

MERCREDI 6 DÉCEMBRE 2023

Après les véhicules Crit'Air 4 interdits au mois de septembre dernier, ce sera au tour des Crit'Air 3 de ne plus avoir le droit de circuler dans le centre-ville de Marseille. Une Zone à faibles émissions symbolisée par des panneaux tels que celui visible sur la photo ci-contre. Une mesure qui est loin de faire l'unanimité et juppe discutable, vue à la fois des populations les plus pauvres.



Interdiction des Crit'Air 3, la grande injustice ?

Pour améliorer la qualité de l'air, la Métropole a pour obligation de restreindre l'accès du cœur de ville de Marseille aux véhicules les plus polluants. Dès septembre, les voitures essence de 1997 à 2005 et diesel de 2006 à 2010 ne pourront plus circuler dans le centre-ville. Des véhicules dans lesquels roulent les Marseillais les plus modestes. Une double peine.

Au départ, seules les vieilles bagnoles étaient concernées. Maintenant, des voitures qui ont moins de quinze ans vont aussi être exclues de la ZFE. Comprenez "Zone à faibles émissions", ce périmètre qui interdit à la circulation les véhicules les plus polluants. À Marseille, cette zone concerne 314 000 habitants et s'étend sur 19,5 km². Bordeaux, Toulouse et Lyon ont fait machine arrière sur le calendrier d'application de leur ZFE. Marseille, elle, fait tout le contraire. Elle va même plus vite que la musique, avec une anticipation de quatre mois sur le calendrier national. Ainsi, au 1^{er} septembre 2024, les véhicules de la catégorie Crit'Air 3 - voitures essence de 1997 au 31 décembre 2005 et diesel de 2006 au 31 décembre 2010 - seront interdits dans le cen-

tre-ville. Suivant les quartiers, elle oscille entre 40 et 74 %. Or, dans ces quartiers, 60 à 91% des ménages sont classés dans les catégories les plus basses de revenus. Sans surprise, dans la cité phocéenne, l'indice de précarité automobile est élevé. En particulier dans le 3^e arrondissement, l'un des quartiers les plus pauvres de France. Situé au cœur de la ZFE, il voit son indice compris entre 60 et 93, 100 étant le niveau de précarité le plus haut. Cela signifie que ses habitants ont des vieilles voitures, sont pauvres et n'ont pas d'autre choix que de changer de voiture, ou de se déplacer autrement.

"Il y a bien un risque d'exclusion sociale"
Cetle pas directement concernés, les automobilistes du nord de la ville sont, suivant leur quartier, plus ou moins riches de la ZFE. Ils ne pour-

rendre à un rendez-vous. Aller faire du shopping le samedi après-midi, encore moins. Il faudra changer de voiture ou se débrouiller autrement. Leur indice est compris entre 55 et 60. Connu pour son opposition au durcissement de la ZFE, Manuel Bompard martèle "qu'il y a bien un risque d'exclusion sociale". Le député LFI des Bouches-du-Rhône dit avoir été "interpellé à plusieurs reprises" sur le sujet. "Quand vous empêchez la circulation des véhicules possédés par les plus pauvres, vous touchez une catégorie de population qui se retrouve dans l'incapacité de circuler... ou qui ne respecte pas la ZFE".

Un pass "petit rouleur" pourrait être accordé 52 fois par an, maximum.

La Métropole planche sur un pass "petit rouleur"
Pour les automobilistes occasionnels qui s'aventurent dans la ZFE, un pass "petit rouleur" pourrait également être mis en place. L'information est donnée par Audrey Gatian, qui affirme avoir reçu un courrier de la Métropole en ce sens. "Il pourrait être accordé 52 fois par an maximum", soit une entrée dans la ZFE par semaine. "pour aller faire des courses, ou honorer un rendez-vous médical, déclic l'élu. C'est important d'avoir des dérogations pour adapter le système, le rendre plus souple, plus acceptable. Ty-

tard, les RER métropolitains. Le gouvernement s'apprête aussi à lancer sa voiture électrique à 100 euros par mois, mais seuls 10 000 à 20 000 contrats de leasing seront proposés. Pas assez pour remplacer les 300 000 voitures interdites à Marseille.

350 000 voitures seront interdites dans la ZFE de Marseille