

# L'exclusion automobile

Par

PASCAL RICHÉ

**O**n a le chic, en France, pour fabriquer des machines à produire du vote RN. Exemple : une réforme des retraites injuste, massivement rejetée, mais que le pouvoir impose malgré tout. Autre exemple, la mise en place des ZFE ou Zones à faibles émissions.

Au départ, c'est une bonne idée. Il s'agit de bannir les véhicules polluants des 43 plus grandes villes. Elles devront disposer d'un tel dispositif avant 2025. Dans un premier temps, sont interdits sous peine d'amende (68 euros) les véhicules au-dessus de « Crit'Air 3 » (les diesels d'avant 2011, les « essence » d'avant 2006, soit 40 % du parc automobile actuel), puis ce sera au tour des « Crit'Air 2 » (tous les diesels, ainsi que les essence d'avant 2011, soit 70 % du parc).

L'objectif officiel de cette opération colossale est de faire baisser le niveau de particules fines, qui tuent des dizaines de milliers de personnes chaque année. Le but secondaire est d'inciter les ménages à acheter des véhicules électriques. Si la demande de tels véhicules augmente, les constructeurs en produiront davantage, les prix baisseront... et ce cercle vertueux favorisera la transition énergétique.

Sur le papier, les ZFE sont donc bonnes pour la santé et l'environnement. En pratique, elles sont un cauchemar pour des millions de ménages modestes, surtout ceux qui vivent en périphérie, qui travaillent ou font leurs courses en ville. La raison est simple : ils n'ont pas les moyens de s'acheter une voiture neuve (a fortiori électrique) et très souvent, pour eux, les alternatives à la voiture n'existent pas. Autrement dit, le pouvoir les pousse à changer de comportement tout en sachant que cela leur est impossible. C'est le fameux syndrome « pas de bras, pas de chocolat », générateur de frustration et de colère. Les Zones à faibles émissions sont des zones à forte exclusion, qui creusent la fracture sociale et géographique.

Le gouvernement sait parfaitement que les personnes ayant assez d'argent pour acheter une voiture neuve sont rares (leur âge moyen est de 57 ans !), et que les deux tiers des voitures en circulation sont des occasions. Des aides à l'achat de véhicules neufs et électriques existent, certes, mais elles restent insuf-



fisantes. Et certains dispositifs tardent à voir le jour : pendant sa campagne, Emmanuel Macron avait promis l'accès en leasing à une petite voiture électrique pour 100 euros par mois ; on attend toujours.

Et en attendant, les ZFE se présentent comme un poison social, similaire à celui qui a généré les « bonnets rouges », puis les « gilets jaunes ». Leur mise en place, décidée par le gouvernement mais confiée aux municipalités, est un sac de nœuds, avec des calendriers différents, des dérogations variables. Ici, les amendes ont commencé à tomber. Là, les pouvoirs locaux reculent. A Paris, la verbalisation automatique a été reportée. La métropole lyonnaise, présidée par l'écolo Bruno Bernard a décalé de deux ans l'interdiction des Crit'Air 2...

Dans cette affaire, on applique la recette de la mauvaise écologie : imposer d'en haut et mettre la charrie avant les bœufs, la contrainte avant l'alternative. Chasser les voitures des villes est une bonne idée, mais à condition de prévoir d'autres formes de mobilité : TER, transports en commun, parkings-relais, covoiturage, vélos... Si vous créez une ligne de tramway, vous réduisez la place occupée par les voitures, sans créer pour autant d'embouteillages car le tramway apporte la solution au problème. Mais dans le cas des ZFE, on génère les problèmes sans avoir encore prévu de solutions. Exemple à Paris : pourquoi ne pas attendre l'ouverture du Grand Paris Express (68 nouvelles gares, quatre nouvelles lignes...) pour instaurer la Zone à faibles émissions ?

Comme avec la réforme des retraites, cette affaire donne le sentiment d'une indifférence vis-à-vis des difficultés des plus modestes, une fois de plus désignés comme des « pollueurs ». Or pour paraphraser Nelson Mandela, c'est à l'attention portée aux plus défavorisés que l'on mesure la qualité d'une démocratie. On peut ajouter : sa qualité, mais aussi sa solidité. P.R.

**La recette de la mauvaise écologie : mettre la charrue avant les bœufs, la contrainte avant l'alternative.**