

ZFE : Zones à Faibles Émissions... ou Zones à Faible Égalité ?

Tribune de Christian Scholly - Directeur Général d'Automobile Club Association



© Christian Kempf

Ces dernières années, de nombreuses villes ont opté pour l'instauration de Zones à Circulation Restreinte (ZCR) où la circulation est régie par les certificats "Crit'air ». Ce type de dispositif est amplifié avec la Loi d'orientation des mobilités qui prévoit le déploiement de zones à faibles émissions (ZFE) dans les collectivités volontaires... et les premières réelles mesures devraient être mises en œuvre dans plusieurs métropoles françaises à partir du 1er janvier 2022.

En 2019, le nombre d'agglomérations concernées par des dépassements des seuils réglementaires fixés pour les oxydes d'azote et les particules, pour la protection de la santé à long terme, est au plus bas depuis 2000. Mais la plupart des pays d'Europe, dont la France, dépassent encore les normes réglementaires de qualité de l'air pour au moins un polluant. La qualité de l'air que nous respirons est donc toujours un enjeu majeur de santé publique et toutes les pistes de travail pour remédier à cette situation doivent être explorées.

Mais, pour autant, la mise en œuvre d'une ZFE relève plutôt d'une logique « d'écologie punitive » qui va à l'encontre du but recherché, à savoir l'acceptabilité par le citoyen et son adhésion à une démarche globale pour une mobilité durable, responsable et économe en énergie.

Car ces ZFE, outils de restriction de circulation, sont des dispositifs qui coûtent cher à installer et à faire vivre (15 000 à 150 000 euros d'investissement initial par zone et environ 1 million d'euros de fonctionnement sur 3 ans) pour un impact environnemental pourtant résiduel, localisé et multifactoriel (météo, évolution du parc automobile...) qui est aujourd'hui constaté dans de multiples villes allemandes, qui en ont tiré l'expérience.

Ces ZFE impliquent des aspects antisociaux évidents notamment à l'égard des ménages les plus modestes, des artisans qui ne pourront plus guère entrer dans la métropole pour y poursuivre leurs activités, impactant peu ou prou tous les acteurs de l'économie locale et du tourisme, et ce n'est pas un (tout) petit coup de pouce financier qui va remédier à cette inégalité de traitement. Sans compter la perte de valeur patrimoniale à la revente des véhicules ainsi interdits.

Ces ZFE témoignent d'un appauvrissement du débat public, limité à faire haro sur la voiture, accablée de tous les maux, alors qu'il serait temps de dépasser le militantisme pour entrer de plain-pied dans une stratégie de décarbonation sans impacter de nombreuses classes sociales. Injustes, coûteuses et à l'efficacité limitée, les ZFE ne répondent en rien à cet objectif dans leur version actuelle.

Il faut penser les déplacements selon le concept des « smart cities » où la mobilité « plurielle » est à l'honneur. Les modes de déplacement ne doivent pas s'opposer mais cohabiter sans prédominance

d'un mode par rapport à l'autre. Pour cela les villes, leur organisation et leur politique de déplacements ont un rôle crucial à jouer avec :

- l'abandon des politiques « clivantes » opposant systématiquement « les bons » et « les mauvais » modes de déplacement qui cristallisent les tensions entre usagers qui desservent la sécurité routière ;
- le développement des systèmes de gestion du trafic en temps réel (signalisation routière et vitesses variables...) ;
- une réelle offre de stationnement avec des parkings « intelligents », du paiement du stationnement à distance... (20 % des voitures « tournent » pour trouver une place où se garer...) ;
- le renforcement de la logistique urbaine (itinéraires pour poids lourds, zones de livraison...) ;
- l'action conjointe et coordonnée de tous les acteurs de la mobilité (service public, sociétés, start-up...) pour le développement d'outils qui agrègent en une seule interface tous les services de mobilité selon le concept « MaaS » (Mobility as a service) ;
- le développement du covoiturage et des formations à l'éco-conduite.

Le vrai défi est de créer des solutions d'une mobilité plurielle qui soient en mesure de fournir aux personnes un choix, de la flexibilité et une inter-connectivité sans faille entre les différents modes de transport. Les citoyens sont prêts à repenser leur mobilité, ils doivent pour cela être accompagnés.

Merci pour votre fidélité et bonne route !

Illustration : [Pierre Klein](#)