



**Les Amis
de la Terre**
Bouches-du-Rhône
Provence

Projet de Zone à Faible Émissions mobilité (ZFE-m) Avis défavorable sous condition

Selon l'analyse des **Amis de la Terre Bouches-du-Rhône Provence**, la ZFE-m apparaît comme :

- ayant un effet incertain sur la pollution de l'air ;
- ayant un potentiel d'aggravation des émissions de GES ;
- maintenant un statu-quo sur la problématique densité de circulation dans le centre-ville ;
- socialement injuste ;

Les Amis de la Terre 13-Provence considèrent qu'une ZFE-m n'aurait d'intérêt que comme complément d'un projet ambitieux de réaménagement du centre urbain, et assortie d'autres règles de discrimination des voitures que la seule vignette Crit'Air (le nombre de passagers, notamment).

Que, en dehors d'un tel projet qui n'existe pas aujourd'hui de façon assez ambitieuse, la ZFE présente beaucoup plus d'aspects négatifs que positifs pour l'environnement écologique et social, pris localement et globalement.

En conséquence, les Amis de la Terre 13/Provence demandent que la ZFE-m ne soit pas instaurée avant d'être accompagnée par un projet ambitieux, concret, dessiné, échéancé et financé de réaménagement de l'espace public du périmètre concerné, conduisant à **une limitation significative de la place de la voiture et de son usage, notamment le stationnement, au profit des circulations douces, piétonnes, et des transports en commun**. Conduit sans délai, il doit être **beaucoup plus ambitieux que le projet de PDU en cours d'approbation**.

Les Amis de la Terre 13/Provence se prononcent donc **favorablement à la ZFE-m si et seulement si les trois conditions suivantes** sont réunies :

- 1/ des règles dans la ZFE permettent de prendre en compte la pollution à l'utilisateur et non au véhicule (exception covoiturage, par exemple) ;
- 2/ un plan de réaménagement du périmètre, échéancé, comprenant une division par deux de l'espace consacré au stationnement public de surface en 2030, est adopté avec des garanties de réalisation ;
- 3/ une généralisation de zones 30 sur tout le périmètre est appliquée dès l'instauration de la ZFE.

A défaut, l'avis des Amis de la Terre 13/Provence sera défavorable.

Notons enfin qu'il est incompréhensible que la consultation publique en cours, sur un sujet aussi important, ne s'accompagne pas d'un débat public.

Détail de l'avis sur le projet de Zone à Faible Émissions mobilité (ZFE-m) de la Métropole mis à la consultation du public du 17 janvier au 1er mars 2022

Rappel du projet de ZFE de Marseille :

1. Le périmètre, connu depuis 2019, concerne l'hypercentre de Marseille, délimité au sud par le Prado, à l'Est par la rocade du Jarret, au Nord par St-Just et Gèze, soit 314000 habitants. Les voies qui marquent la limite ne sont pas comprises dans la zone, ni les tunnels sous le centre et leurs accès.
2. Tous les véhicules, professionnels et particulier, deux roues, camions, sont concernés (sauf exceptions habituelles : véhicules de secours, sécurité, handicapés...). Tous utilisateurs, habitant ou non dans le périmètre sont concernés.
3. Interdiction applicable 7j/7, 24h/24 : pas de dérogation la nuit ou les WE (comme c'est le cas à Paris, par exemple)
4. Échéancier progressif:
01/09/22 : Véhicules CRIT' AIR 5 interdits
01/09/23 : Véhicules CRIT' AIR 4 interdits
01/09/24 : Véhicules CRIT' AIR 3 interdits
A partir de cette date, seuls peuvent circuler dans le périmètre les véhicules avec des vignettes CRIT' AIR 0, 1 et 2
5. Surveillance : Le contrôle sera dans un premier temps réalisé de façon classique par la police de la circulation. Un système automatisé est toutefois à l'étude.

Il est à noter que ce projet de règlement ne fait que reprendre les exigences minimales imposées par la loi pour les ZFE dans les agglomérations dépassant les valeurs limites de pollution, en termes de cible et de calendrier.

Analyse des Amis de la Terre 13/Provence:

Les **Amis de la Terre 13/Provence** sont convaincus que la seule bonne solution en matière de réduction de la pollution à Marseille, consisterait en un ambitieux réaménagement de l'espace public, qui viserait à y réduire significativement la place de la voiture (voirie et stationnement), aménager beaucoup plus de voies piétonnes et cyclables et développer des transports en commun.

Il convient par ailleurs de rappeler que Marseille est actuellement considérée, à juste titre, comme une des pires grandes villes de France et d'Europe pour les déplacements à pied et en vélo¹, le stationnement sur trottoirs des voitures est décrié à l'échelle nationale². Cela est inacceptable en 2020 pour une métropole de pays développé.

Un tel projet de réaménagement de l'espace public ne présenterait que des avantages :

- réduction de la pollution de l'air ;
- réduction des émissions de gaz à effet de serre ;
- réduction du bruit ;
- amélioration de la sécurité ;
- pacification de l'espace public, amélioration de la qualité de vie ;
- développement de la marche à pied et du vélo, bons pour la santé ;
- économies pour les habitants (la voiture individuelle coûtera de plus en plus cher) ;
- diminution de la saleté des façades, des besoins de ravalement;
- renforcement de l'attractivité résidentielle et touristique.

¹ Marseille, classée dans le dernier groupe des villes cyclables en France, dernière du classement des grandes villes françaises, Baromètre des villes cyclables 2019, Fédération des Usagers de la Bicyclette,

https://www.fub.fr/sites/fub/files/fub/Communiqués/dossier_de_presse_barometre_bd_11-02-2020.pdf

² <https://www.20minutes.fr/marseille/3156715-20211025-marseille-marseillais-invente-stationnement-triple-file>

Un tel réaménagement permettra également à la métropole de respecter son propre objectif de neutralité carbone en 2050, affichés dans son Plan Climat approuvé en 2019 et dans le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) élaboré par la Région . Cette neutralité carbone ne pourra en effet être atteinte sans repenser profondément les modes de déplacement urbains et la réorganisation de l'espace ; Pour être prêt en 2050, il faut engager maintenant des actions courageuses.

En dépit de ces nombreux avantages, après des décennies de laisser-aller au tout-voiture, aucune politique vraiment ambitieuse dans ce sens n'est aujourd'hui en projet dans la métropole ; le PDU (Plan de Déplacement Urbain), en cours d'approbation, est très insuffisant et décevant sur ce point.

C'est dans ce contexte que l'État impose maintenant aux collectivités l'instauration d'une ZFE, comme solution pour résoudre le problème de la pollution de l'air. La ZFE, telle qu'elle est présentée, vise uniquement à obliger les usagers, qui ne l'ont pas encore fait, à passer d'une voiture ancienne, considérée comme plus polluantes, à une plus récente ou à ne plus rouler dans le périmètre considéré.

Pourquoi faut-il conditionner cette ZFE-m à la mise en place d'autres mesures ?

Débarrasser le centre-ville des vieux véhicules les plus polluants est une démarche qui ne peut, en première analyse, qu'avoir des résultats bénéfiques en termes de pollution. Mais, le dispositif de ZFE, pris isolément d'autres mesures, présente toutefois de nombreux effets induits ou secondaires. En effet, il convient de prendre en considération les éléments suivants :

1. Une ZFE-m accélérant le passage à des véhicules lourds. Les véhicules récents sont souvent plus grands, plus lourds et plus puissants que les anciens, alors que l'on n'arrive toujours pas à augmenter leur taux d'occupation. Par exemple, 42 % des immatriculations neuves concernent des SUV en 2021 en Europe³ contre 19% en 2013. Cet alourdissement du parc automobile, inutile résultat d'un marketing particulièrement efficace de l'industrie automobile, entraîne des conséquences déplorables sur l'environnement :

- **Émissions plus importantes de gaz à effet de serre** (L'Agence Internationale de l'Energie a d'ailleurs acté en 2019 que cette croissance des ventes de SUV était la deuxième cause d'augmentation des émissions de GES⁴ dans le monde)
- **Consommations accrues de carburant et de ressources** (la même agence internationale de l'énergie évalue à +25% la consommation de ces véhicules), aggravation du déficit commercial de la France.
- **Insécurité accrue** pour les autres usagers face à des véhicules plus gros⁵

La ZFE risque donc d'accélérer ce phénomène d'alourdissement du parc dans le centre-ville, alors qu'il faudrait au contraire de petites voitures.

2. Des nouveaux véhicules pas forcément aussi propres que sur le papier: Le *diesel gate* interroge forcément sur la réalité des émissions annoncées par les constructeurs sur les nouveaux véhicules - et donc pris en compte dans les modélisations d'impact de la ZFE. Mais ce sont les études réalisées sur les émissions réelles des véhicules hybrides rechargeables⁶ qui laissent penser

3 <https://www.lesechos.fr/industrie-services/automobile/automobile-les-suv-poursuivent-leur-irresistible-marche-en-avant-1374923>

4 <https://www.iea.org/commentaries/growing-preference-for-suvs-challenges-emissions-reductions-in-passenger-car-market>

5 Le service de recherche accidentologie d' AXA Suisse indique qu'« en 2019, les sinistres de responsabilité civile provoqués par les gros modèles de SUV ont été 27% plus élevés par rapport aux autres automobiles »
<https://www.axa.ch/fr/ueber-axa/blog/mobilite/axa-crash-tests-recherche-accidentologique-suv-trottinette-electrique.html>

6 <https://www.techniques-ingenieur.fr/actualite/articles/les-vehicules-hybrides-une-arnaque-aux-normes-co2-108167/>

que l'intérêt d'en accélérer la diffusion est discutable. En effet, les utilisateurs ne les rechargent pas assez souvent pour que l'impact carbone ou sur une amélioration de la qualité de l'air soit notable.

3. La généralisation des véhicules électriques, visée in fine par les ZFE, n'est qu'une petite partie de la réponse aux enjeux climatiques. Bien qu'il n'y ait pas d'horizon sur un accès réservé aux Crit'Air 0 (véhicules électriques et hydrogène), la ZFE aura sans doute pour effet la multiplication de ces derniers. Si les bénéfices sont indiscutables en matière de pollution et de bruit, ils posent d'autres questions en matière d'écologie globale sur l'extractivisme⁷ associé à leur production et leur recyclage, ainsi que sur la production d'énergie électrique nécessaire à leur fonctionnement. En analyse « cycle de vie », le véhicule électrique ne divise que par 2 à 3 les émissions GES⁸, là où les objectifs de neutralité carbone nous imposent de diviser nos émissions GES par 4 à 6 à horizon 2050. **L'institut Négawatt appelle d'ailleurs à une réduction du parc automobile de 40% d'ici à 2050⁹.**

4. La ZFE ne prend pas en compte le nombre de passagers. Rapporté au passager, une Renault Clio des années 2010¹⁰ avec 4 passagers émet largement moins qu'un Peugeot 3008 de 2020 avec un unique conducteur. Nous voyons là une discrimination sociale profonde qui relève de l'injustice. Les règles actuelles de la ZFE ne tiennent pas compte du nombre de passagers par véhicules, lequel devrait logiquement diviser la pollution théorique émise par le véhicule. **Cela permettrait en plus de soutenir le développement du covoiturage quotidien**, pratique aux multiples co-bénéfices sociaux, environnementaux et économiques. Les outils automatiques de détection de nombre de passagers existent, un registre de preuve de covoiturage horodaté¹¹ permet de savoir si un véhicule a été utilisé pour du covoiturage récemment : il ne semble pas y avoir de limite technique à une règle garantissant l'équité.

5. L'étroitesse du périmètre retenu souligne une mesure à la marge sans ambition de transformer les mobilités en profondeur. La Métropole du Grand Paris a mis en place une ZFE de 383 km²¹², Grenoble a mis en place une ZFE sur 285 km², Toulouse annonce un périmètre de 72 km²¹³, Lyon de 66 km² et Aix-Marseille Métropole, 2^e ville de France...19,2km². Le périmètre n'inclut pas les voies de circulation les plus polluées, notamment celles qui ceinturent la zone. Certains quartiers, notamment au Sud et la Joliette, en sont exclus.

6. Un détournement des aides publiques au détriment des transports en commun et des circulations douces : La mise en place de la ZFE, pour être acceptée, devra certainement s'accompagner d'une politique publique d'aide financière pour les personnes désirant changer de véhicule, comme c'est actuellement le cas en région parisienne :

*"La mise en place de la ZFE s'accompagne nécessairement de dispositifs d'aides au renouvellement des véhicules. ... Cumulées, ces aides peuvent aller jusqu'à 18 000 euros pour l'achat d'un véhicule propre neuf, et jusqu'à 13 000 euros pour l'achat d'un véhicule propre d'occasion."*¹⁴

Ces aides existent déjà en partie en PACA pour l'achat d'un véhicule électrique¹⁵.

⁷ L'extraction et la transformation primaire des métaux et autres minéraux est responsable de 20 % des impacts sur la santé liés à la pollution atmosphérique et de 26 % des émissions de carbone. Rapport UN Global Resources Outlook 2019 cité ici : <https://www.euractiv.fr/section/energie/news/resource-extraction-responsible-for-half-worlds-carbon-emissions/>

⁸ Quelle contribution du véhicule électrique à la transition énergétique – Fondation pour la Nature et l'Homme – 2017 - <https://www.fnh.org/quelle-contribution-du-vehicule-electrique-a-la-transition-energetique/>

⁹ <https://www.linkedin.com/pulse/sobri%25C3%25A9t%25C3%25A9-lapproche-n%25C3%25A9gawatt-yves-marignac/?trackingId=kunlo2OvQ5KJXCPRTr%2B5g%3D%3D>

¹⁰ L'une des voitures les plus présente dans le parc automobile français

¹¹ <https://covoiturage.beta.gouv.fr/>

¹² <http://www.senat.fr/rap/l20-415/l20-4150.html>

¹³ <https://www.toulouse-metropole.fr/missions/environnement/qualite-de-l-air/zone-a-faibles-emissions-mobilite>

¹⁴ <https://www.metropolegrandparis.fr/fr/ZFE>

¹⁵ <https://www.departement13.fr/prime-voiture-electrique/>

Les Amis de la Terre considèrent que les aides financières de la collectivité **doivent être exclusivement consacrées aux transports collectifs, aux mobilités douces et pour aider les professionnels pour lesquels l'usage d'un véhicule est indispensable (artisans...), mais en aucun cas à favoriser la voiture individuelle particulière, surtout en centre-ville.** La ZFE pourrait être contre-productive sur ce point, alors que la métropole manque cruellement de financements pour rattraper son retard en matière de transports en commun.

En l'absence d'une offre adaptée de transports en commun, et d'un espace public de qualité pour la pratique des circulations douces, la ZFE n'aura pas pour effet d'inciter les habitants à renoncer à leur voiture, mais plutôt à son remplacement. La ZFE-m se traduira donc, tant dans la zone concernée qu'à l'extérieur, par **un statu-quo sur la densité de la circulation**, pourtant principale cause de pollution et d'autres problèmes de sécurité et de confort urbain à Marseille.

L'instauration de la ZFE mobilisera les énergies et focalisera le débat public sur le renouvellement du parc pendant plusieurs années. Elle risquera de retarder les autres démarches et politiques nécessaires pour donner à Marseille l'aménagement urbain qu'elle mérite pour le 21ème siècle, et pour relever le défi du changement climatique.

En conséquence, les Amis de la Terre 13/Provence demandent que la ZFE ne soit instaurée qu'à condition de l'accompagner d'engagements précis, concrets et financés de réaménagement de l'espace public, conduisant à une limitation significative de la place de la voiture et de son usage sur l'ensemble de la métropole. Conduit sans délai, il doit être beaucoup plus ambitieux que le projet de PDU en cours.

Le 15 février 2022

Les Amis de la Terre 13/Provence

Pour nous joindre : bouchesdurhone@amisdelaterre.org