

# Véhicules polluants : le casse-tête pour les forains et artisans

À compter de demain, les véhicules disposant d'une vignette Crit'air 4 ne peuvent plus circuler dans le périmètre de la Zone à faibles émissions (ZFE). Une mesure qui concerne surtout les forains artisans mais la mairie tempore.

Par coquetterie, Josée taira l'âge de son utilitaire garé le long de l'avenue du Prado. "Il est bien trop vieux comme moi", rigole la commerçante un brin amère. À la veille de la mise en place de la deuxième phase de la zone à faibles émissions (ZFE) excluant de fait tous les véhicules avec la vignette Crit'air 5 et désormais 4, la foraine sait que son utilitaire est hors des clous. Trop vieux, trop âgé et surtout trop polluant selon les réglementations, il n'a plus le droit de rouler à partir de demain dans la zone dédiée (voir ci-dessous).

Un crève-cœur pour la commerçante qui ne sait pas, du coup, comment faire. "Mais alors pas du tout, confirme-t-elle. Je comprends la mesure pour l'environnement et la santé mais ce que je ne comprends pas, c'est comment nous allons faire."

Pêle-mêle, la foraine de l'avenue du Prado évoque le coût pour changer son véhicule - "c'est un utilitaire, c'est au moins 30 000 euros" - le calendrier "intenable" de la ZFE et la crainte des contrôles. Avec son utilitaire qui n'a d'ailleurs pas de vignette visible, Josée est pour le moment passée entre les mailles du filet mais elle sait que ça ne pourrait pas durer. Si dans les chiffres, les véhicules Crit'air 4 et 5 sont de moins en moins nombreux - au 15 mars dernier, 14 672 vignettes Crit'air 4 avaient été commandées contre 205 487 Crit'air 1 dans les Bouches-du-Rhône - nombre d'artisans et de forains du marché du Prado sont concernés.

Au milieu de la foule de l'avenue, un forain vante d'ailleurs la fabrication "made in France" de ces produits qui "n'ont pas nécessité beaucoup de gasoil



Nombre d'utilitaires de forains, comme ici sur le Prado, ont désormais une vignette Crit'air leur interdisant de circuler dans la ZFE. /PHOTO GILLES BADER

“  
On ne peut pas investir 50 000 € comme ça pour changer de véhicule.”

BRUNO LAFAURIE

pour être fabriqués". Un interlocuteur tout trouvé pour parler justement ZFE et environnement. Pas vraiment en réalité. À l'évocation du sujet, le commerçant préfère ne pas en parler sous peine de "s'énerver". Preuve sans doute que le sujet crisper nombre d'artisans. Voire les laisse sans voix à l'image de Marie-Paule devant son stand de fripes vendues 50 centimes l'unité. "On commence à en avoir marre, souffle la foraine

avant de manier l'ironie. Si ça continue et qu'on ne peut pas travailler, on va finir par faire le tapin." Des mots crus qui illustrent le malaise, même si certains ont devancé le problème. Propriétaire d'une vieille estafette pour son camion à pizza, Bruno Lafaurie a investi plusieurs milliers d'euros pour se mettre dans les clous, mais le trésorier de la Fédération nationale des artisans pizza en camion magasin craint que ses

collègues pizzeria ne passent pas le cap de 2025. Pourquoi? Tout simplement parce que sa profession bénéficie pour le moment d'une dérogation pour circuler même si la vignette ne correspond pas à la réglementation. Ce qui ne sera bientôt plus le cas. "Et à ce moment-là, beaucoup ne pourront pas continuer. Et les jeunes ne pourront pas investir 50 000 euros comme ça pour changer de véhicule", anticipe le commerçant.

Même problème pour le président de la fédération du BTP13, Cyril Sauvat, qui s'interroge sur l'application de la mesure l'année prochaine. "Pour le moment, les Crit'air 4 ne concernent qu'une petite partie du parc automobile des artisans mais l'interdiction l'année prochaine des Crit'air 3 risque de poser un problème bien plus important", pose le responsable.

Une crainte que partage l'adjoint PS à la mobilité à la ville de Marseille, Audrey Gatian, bien consciente des difficultés pour changer de véhicule sur un claquement de doigts. "Évidemment, la problématique des commerçants a été soulevée lors de la tenue de différents groupes de travail avec le ministère, mais en l'état, on n'a pas toutes les solutions."

## Pas de contrôle accru

Un constat lucide sur une mesure qu'elle juge nécessaire sur le plan de la santé publique mais Audrey Gatian ne veut pas qu'elle s'accompagne d'une "injustice sociale". Raison pour laquelle elle nous indique que la mise en place de la deuxième phase de la ZFE dès demain ne va pas s'accompagner pour le moment de contrôle accru de la part de la police municipale. "Au même titre que la police nationale, la police municipale ne peut pas en faire une mission prioritaire. D'autant plus qu'on ne peut pas mettre un contrôle punitif alors qu'on n'a rien à proposer en termes de report modal", souligne-t-elle. Une manière d'anticiper aussi la troisième vague de la mise en place de la ZFE en septembre 2024 avec l'interdiction des vignettes Crit'air 3. Dont le nombre est bien plus conséquent que les vignettes 4 et 5.

Éric MIGUET

# Pollution de l'air: "Une perte d'espérance de vie de 2 à 3 ans"

Dominique Robin en était bien conscient. Avec l'interdiction de circulation des véhicules étiquetés Crit'air 5 - soit une faible part du parc automobile - il ne s'attendait pas à un "changement significatif" par rapport à l'exposition aux polluants. Mais le calendrier de la ZFE et les interdictions de circulation qui en découlent restent, d'après lui, la meilleure réponse à l'enjeu de santé publique. "Concernant un air de mauvaise qualité, la réponse est simple. On estime qu'une exposition conduit à une perte d'espérance de vie de deux à trois ans", pose-t-il.

Raison pour laquelle Atmosud a participé avec la Métropole à l'élaboration de la Zone à faibles émissions (ZFE) qui concerne avant tout les véhicules en circulation. "Sur Marseille, le trafic routier est générateur de 46 % des émissions d'oxydes d'azote (NOx), et respectivement de 31 % et 30 % des émissions de particules fines telles que les PM10 et PM2,5", rappelle Dominique Robin.

La mise en place de la ZFE, qui s'étend ainsi sur un rayon de 19,5 km<sup>2</sup> et qui concerne 314 000 habitants dans le centre-ville de Marseille, a



Dominique Robin. /PHOTO A.T.

pour but de réduire significativement les émissions de ces polluants. Selon une modélisation publiée sur le site d'Atmosud, la mise en place des restrictions de circulation permettrait en 2025 une baisse de 25 % des émissions de dioxyde d'azote dans le périmètre concerné. De plus de 40 % pour les particules fines. Autant d'arguments en faveur de la mise en place d'un périmètre de restriction. Reste la question des navires à quai. D'après le directeur d'Atmosud, ils sont aujourd'hui responsables de la moitié des émissions de dioxyde d'azote. "C'est évidemment un sujet qui est sur la table", consent Dominique Robin, plaidant pour une augmentation du nombre de navires électrifiés sur les quais.

É.Mi.

