

ZONES À FAIBLES ÉMISSIONS (ZFE) NOUVEL OUTIL DE DISCRIMINATIONS SOCIALES

.....

“À partir du 1^{er} janvier 2025, près de 10 millions de voitures seront interdites de circulation du fait de l’instauration de zones à faibles émissions (ZFE) dans les 45 plus grandes agglomérations françaises. Sont concernés les véhicules classés Crit’Air 3, soit les voitures mises en circulation avant 2005 pour les moteurs essence et 2010 pour les moteurs diesel.”

Cette mesure répond aux impératifs d’amélioration de la qualité de l’air et de réduction des émissions de particules fines qui entraînent chaque année plus de 40 000 décès prématurés. Mais cette interdiction des vieilles voitures va pénaliser les classes populaires qui n’ont pas les moyens d’acheter une voiture plus récente. Les habitants des périphéries, « *premiers de corvée* » vivant en dehors des agglomérations où ils travaillent en raison du coût du logement, sont le plus souvent exclus des aides gérées par les collectivités, puisqu’ils n’y résident pas...

À notre sens, la ZFE est, en l’état, un outil de discrimination sociale qui va permettre à ceux qui ont les moyens financiers de s’acheter un véhicule dit « *propre* » de pénétrer dans les zones ciblées. Nous touchons à l’écologie punitive qui ne prend pas en compte véritablement la réalité sociale de ceux qui ont besoin de leur véhicule personnel pour circuler, car les autres moyens de transport mis à leur disposition, en particulier les moyens de transport collectif, ne répondent pas suffisamment à leurs besoins.

Comble de l’ironie, cette mesure favorise une classe sociale aisée qui, elle, pourra continuer à circuler dans la ZFE tout en bénéficiant d’une nouvelle fluidité de circulation en ayant écarté majoritairement les autres citoyens, moins aisés financièrement.

La mise en place des ZFE aurait dû être anticipée par le biais d’une étude d’impact socio-économique et des habitudes de déplacements des citoyens de l’aire d’activité de la zone concernée. Puis, à partir de cette étude, d’envisager les moyens nécessaires, notamment le développement du service public de transport de voyageurs, pour garantir le droit au transport et la liberté de circulation.



Ainsi, cela doit nécessairement, avant toute mise en place d’une ZFE, passer par un renforcement de l’offre de transport, principalement périphérique, pour que chaque citoyen puisse se déplacer de son lieu d’habitation jusqu’à sa destination dans la ZFE sans être obligé d’utiliser son véhicule personnel, tout en garantissant que cela ne se traduise pas par un allongement de son temps de parcours.

Très souvent, les collectivités et leur AOM (Autorité organisatrice de la mobilité) se contentent de renforcer les lignes fortes de transport collectif pénétrantes dans les ZFE au détriment des lignes périphériques. Cette situation favorise l’utilisation des véhicules personnels pour se rapprocher des lignes fortes pénétrantes dans les ZFE au détriment de l’utilisation des transports collectifs sur l’ensemble du parcours.

Nous touchons là aux limites des politiques de transport au regard des capacités financières des collectivités. Car si le législateur au niveau national a doté les collectivités de plusieurs outils avec de fortes obligations, il en a oublié la partie financement (lois NOTRe et Maptam, LOM, transition énergétique).



Jacky ALBRAND
Fédération des transports
CGT, animateur de l'UIT
AURA



Les conséquences sont alors supportées par des choix politiques favorisant la marchandisation du service public au détriment de l'intérêt général et des conséquences sociales pour les agents en charge de sa mise en œuvre.

Cela se concrétise par la mise en place d'appels d'offres et de délégations de service public (DSP) par les AOM, qui se traduisent inéluctablement par des réponses des opérateurs de transports au moins-disant social. L'absence d'obligation visant à intégrer un volet social dans les conventions liant les opérateurs aux collectivités favorise des décisions politiques orientées essentiellement par l'aspect financier.

Il est également à noter que les collectivités et les opérateurs se trouvent en difficulté pour assurer de façon optimale le service public de transport face au manque de

personnel et aux difficultés de recrutement. C'est en lien avec le modèle économique favorisant le moins-disant social qui entraîne une désaffection des métiers de la conduite, ce qui va rajouter aux difficultés de renforcer le service public de transport de voyageurs pour apporter des réponses à la mise en place des ZFE.

En outre, les impacts sur le personnel en charge de la mise en œuvre du service public de transport de voyageurs seront conséquents. De nombreux lieux de travail se trouvent dans le périmètre des ZFE. Les salariés n'ont pas d'autres choix que de prendre leur véhicule personnel pour se rendre sur leur lieu de travail, car ce sont ces mêmes salariés qui vont mettre en œuvre les transports collectifs...

Or, au regard des problèmes de rémunération, des salariés vont se trouver avec des véhicules personnels qui ne pourront plus pénétrer dans la ZFE et se rendre sur leur lieu de travail, sans être en capacité financière de changer de véhicule.

Autre impact sur les salariés, comme d'habitude, la décision politique est mise en œuvre sans anticiper les conséquences sur les conditions de travail des personnels concernés. La mise en place des ZFE s'accompagne également d'une diminution de la vitesse maximum, qui est abaissée à 30 km/h, sans que ne soient revus les temps de parcours des lignes de transport routier, avec les conséquences induites sur les conditions de travail et les tensions qui peuvent naître avec les usagers des transports.

L'utilisation des moyennes des vitesses commerciales pour justifier la limitation de cet impact ne suffit pas à justifier le manque d'anticipation sur ce sujet. Le risque est de se retrouver avec des lignes ne pouvant plus respecter les temps de parcours et la perte d'efficacité sur le service public (retards, tension avec les usagers...).

En tout état de cause, la ZFE ne saurait être mise en place sans que le réseau de transports collectifs ne soit en capacité « d'absorber le choc », que ce soit en volume de voyages/jour, d'amplitude horaire, de trajet (territoires desservis, lien d'une périphérie à l'autre).



LES PROPOSITIONS CGT/UIT

C'est pourquoi nous demandons « d'assujettir » l'avancement de la ZFE au développement réel de l'offre de transport. Concrètement, cela veut dire que le passage de l'interdiction d'un niveau de Crit'Air à celui d'en dessous devra être conditionné à la capacité du réseau à répondre au besoin de déplacement des populations.