À force de contestation, les zones à faibles émissions vont-elles bientôt rendre leur dernier souffle ?

Angélique Négroni

Manifestations, propositions de loi pour les abroger, recours devant la justice : la colère s'amplifie contre les ZFE, créées pour améliorer la qualité de l'air. L'écrivain Alexandre Jardin et le chanteur Daniel Guichard font partie des opposants.

La colère monte, la mobilisation s'étend. De nombreux Français veulent la peau des ZFE, ces zones à faibles émissions instaurées par la loi d'orientation des mobilités de 2019, puis renforcées par la loi climat et résilience d'août 2021. Imposées aux agglomérations de plus de 150 000 habitants avant le 31 décembre 2024 pour améliorer la qualité de l'air, elles font aujourd'hui l'objet d'un très vif rejet, accusées de causer une rupture d'égalité entre les automobilistes, autorisant aux uns et interdisant aux autres d'accéder à ces zones. Manifestations de contestation, propositions de lois pour les abroger ou les suspendre, recours devant les tribunaux : la multitude des attaques contre les ZFE pourrait-elle parvenir à enterrer ce dispositif ?

C'est en tout cas ce que souhaite ardemment l'écrivain Alexandre Jardin qui, en lançant Les Gueux en décembre dernier, particulièrement viral sur les réseaux sociaux, devient le médiatique fer de lance des opposants aux ZFE. Parti en croisade contre *« ces règles démentes, ségrégationnistes, qui excluent les pauvres et leurs vieilles voitures des villes »*, l'auteur de romans couronnés de succès est désormais rejoint par le chanteur Daniel Guichard. Convaincu lui aussi de l'aberration de ces mesures imposées à des millions de Français qui n'ont pas les moyens d'acheter un modèle neuf pour accéder à ces zones interdites pour eux, l'ancienne vedette de la chanson française propose des rassemblements pacifiques le samedi devant les mairies. Pour dire non à cette rupture d'égalité entre Français, *« il faut que les gens se regroupent et témoignent de leur hostilité à cette réglementation »*, explique-t-il au *Figaro*.

Ça et là, des rassemblements commencent à avoir lieu. Le 22 février dernier, Daniel Guichard était lui-même dans la rue, battant le pavé devant l'hôtel de ville de sa commune, à Sauvian, dans l'Hérault. *« On était peu nombreux, une petite quinzaine, pour nous opposer à ces ZFE, socialement dangereuses »*, dit-il. De véritables bombes à retardement, selon lui. Pour l'heure, les amendes sont peu nombreuses comme ces persona non grata. Mais, lorsque les PV vont pleuvoir, en 2026, avec l'installation annoncée de nouveaux radars, ce dispositif va générer, selon lui, un véritable vent de colère à travers le pays. *« Il ne pourra en être autrement »*, prophétise Alexandre Jardin, qui voit monter la tornade sociale. À la manière du mouvement des « gilets jaunes » qui, à partir de 2018 et pendant près de deux ans, avait été à l'origine de violentes manifestations en France.

Contestation pacifique

Les similitudes entre ces deux colères sont troublantes. Le premier point commun : la voiture. Aujourd'hui, l'accès aux centres-villes est en cause ; en 2018, c'est la hausse du prix de l'essence qui avait mis le feu aux poudres et poussé le pays au bord de l'insurrection. Comme il y a sept ans, le rejet est fort et la mobilisation s'installe mollement. Or on connaît les suites pour 2018 : deux ans de blocages, de manifestations et de bâtiments détruits. Qu'en sera-t-il pour ce nouveau mouvement qui, comme celui des « gilets jaunes », se sert beaucoup du web pour exprimer sa colère. Le site Les Gueux ZFE lance désormais des appels à la lutte ainsi que des appels à témoigner *« de sa vie en ZFE »*. Le même site, qui prône la contestation pacifique, demande aussi à chacun d'interpeller son maire en lui adressant un courrier type mis à disposition, où il est notamment écrit : *« N'ayant pas l'intention de devenir un(e) sous-citoyen(ne) clôtré(e), banni(e) de notre société alors que je suis un(e) citoyen(ne) honnête, je vous demande protection. Pourriez-vous d'urgence prendre rendez-vous avec le préfet pour lui dire que la République, c'est l'inclusion de tous, qu'il m'est dans la réalité impossible de respecter la loi qui crée les ZFE ?* » Cet élan « gueux ZFE » va-t-il connaître le même essor que la vague « gilets jaunes » ? Avant que le pays ne s'enflamme, Alexandre Jardin espère un sursaut des responsables politiques et des maires pour faire barrage au dispositif.

L'un d'eux, Laurent Jaoul, le maire sans étiquette de Saint-Brès (Hérault), vient d'obtenir, dit-il, *« une victoire inespérée »* concernant la ZFE touchant sa commune. Il a *« fait tomber la ZFE de l'agglomération de Montpellier »*, assure-t-il. Cette dernière vient en effet de suspendre, jusqu'en 2027, les contraventions qui devaient frapper les contrevenants dès janvier. Un moratoire qui serait le résultat de son combat, s'enorgueillit Laurent Jaoul. *« J'ai écouté les citoyens de ma commune, tous affolés par des règles de plus en plus contraignantes qui allaient s'imposer*, explique-t-il. *En plus des voitures non classées, des Crit'Air 5 et des Crit'Air 4, les voitures Crit'Air 3* (les véhicules à essence immatriculés avant 2006 et les véhicules diesels immatriculés avant 2011, NDLR) *sont visées par l'interdiction depuis janvier dernier. Soit des centaines de véhicules concernés. Sur les 2 000 cartes grises recensées dans ma ville, 800 sont Crit'Air 3 et plus. Ma commune a alors voté une délibération pour s'y opposer. »*

L'élu a ensuite fait le tour des 30 autres maires de la métropole concernés par la ZFE pour les inciter à faire de même. Huit s'y sont refusé. *« Mais, sous la pression des 22 autres, qui se sont ralliés à ma position, on a obtenu ce report. Ce n'était pas gagné, car Mi-*

Les grandes agglomérations qui limitent la circulation automobile

Agglomérations de plus de 150 000 habitants en France métropolitaine concernées par l'instauration de zones à faibles émissions (ZFE) en 2025

ZFE existantes
Nouvelles ZFE en 2025

Dunkerque, Lille, Béthune, Douai - Lens, Valenciennes, Amiens, Le Havre, Rouen, Caen, Reims, Metz, Grand Paris, Nancy, Strasbourg, Brest, Rennes, Le Mans, Angers, Orléans, Mulhouse, Saint-Nazaire, Nantes, Tours, Dijon, Clermont-Ferrand, Lyon, Annemasse, Annecy, Chambéry, Limoges, St-Étienne*, Grenoble, Bordeaux, Nîmes, Avignon, Nice, Bayonne, Toulouse, Montpellier, Pau, Perpignan, Aix - Marseille, Toulon

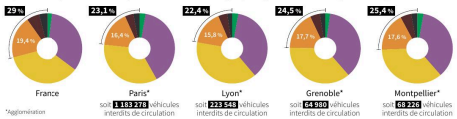
Vignettes Crit'Air
Véhicules concernés :
électriques
hybrides et essence construites après 2010
essence 2006-2010 diesel après 2010
essence 1997-2005 diesel 2005-2010
diesel 2001-2005
diesel 1997-2000

Catégories de véhicules interdits au 1er janvier
Avec une vignette Crit'Air 3, 4 ou 5
Tous les véhicules non classés et/ou antérieurs à 1997 sont exclus des ZFE hors véhicules de collection

*Uniquement les véhicules diesels Crit'Air 4.5 et non classés

Sources : ministère de la Transition écologique et Ligue de défense des conducteurs

29 % du parc automobile français a un classement Crit'Air au moins égal à 3
Répartition du parc de véhicules particuliers et utilitaires légers par vignette Crit'Air au 1er janvier 2024, en %



Fracture géographique, sociale, politique… Quand la voiture racon te une France à double vitesse

Plus que jamais, la voiture raconte cette France à double vitesse, fracturée entre ceux qui vivent dans les métropoles et les autres. Depuis plusieurs années déjà, les premiers ont abandonné le volant. Enfants gâtés des villes, ils disposent de multiples modes de déplacement alternatifs à la voiture. En transports en commun, à bicyclette ou à trottinette, ils redessinent le moule urbain, son style et sa cadence, devenue « métro, vélo, bobo ».

Ailleurs, par-delà les rocades embouteillées qui ceinturent les grandes agglomérations, des millions de Français continuent à ne pas pouvoir se passer de leur véhicule, faute de transports en commun suffisants. Les zones à faibles émissions (ZFE), qui se mettent progressivement en place dans le pays depuis 2019, deviennent alors pour eux un casus belli. Ces ZFE, dont 25 sont désormais actives, selon des règles à chaque fois différentes, interdisent aux véhicules les plus polluants de circuler sur de larges périmètres.

Les 25 ZFE actives en France interdisent aux véhicules les plus polluants de circuler dans de larges périmètres. FREDERIC SCHEIBER / HANS LUCAS VIA AFP

Pistes cyclables

Cette rupture de modes de vie, que creusent chaque fois un peu plus de nouvelles contraintes, avait été criante lors de la crise des « gilets jaunes », en 2018. Avec l'augmentation du prix du carburant, la France des ronds-points, celle qui ne pouvait vivre sans voiture, s'était fait jour. Pendant près de deux ans, monde périurbain et monde rural s'étaient révoltés, précipitant le pays au bord de l'insurrection.

Pourtant, il y a seulement quelques années, la voiture était le dénominateur commun à tous les Français, à la campagne comme à la ville. À Paris, ou les pistes cyclables prolifèrent aujourd'hui sous l'impulsion de la maire socialiste Anne Hidalgo, on vivait au rythme des bouchons et des coups de klaxon. *« Le Paris du début de l'ère Chirac, dans les années 1980, commençait encore avec le reste de la France dans le culte de la bagnole, comme dirait Pompidou »*, rappelle le politologue Jérôme Fourquet. C'était alors l'époque du tout-voiture dans la capitale. Celle des voies sur berge ouvertes au trafic automobile et toujours saturées. Celle des garages et des 300 stations-service disséminées dans tous les arrondissements. *« Paris vivait à la même heure que le reste du pays. Signe de cette réalité, dans* Tchao Pantin, *le film de Claude Berri sorti en 1983, Coluche y était pompiste dans la capitale. On ferait ce film aujourd'hui, on ne lui donnerait pas ce métier. Cela n'aurait pas de sens »*, note Jérôme Fourquet. En 2025, Coluche aurait été réparateur de vélos.

Mais en quelques années, c'est la rupture. Dans les grandes villes, la voiture est désormais non grata. Un objectif particulièrement assumé par les élus socialistes et écologistes. Outre la capitale, Grenoble, Bordeaux, Lyon ou encore Annecy sont particulièrement zélées. L'objectif mis en avant est louable : améliorer la qualité de l'air et diminuer les 48 000 décès par an liés à la pollution. Or les politiques mises en place, souvent brutales, sont mal acceptées par la population. *« D'ordinaire, les responsables politiques prennent des mesures dans l'intérêt général des habitants. Là, c'est tout le contraire, on monte tout un arsenal pour leur nuire. C'est sidérant ! »*, relève le spécialiste en droit de l'automobile, Me Rémy Josseaume. Les automobilistes voient ainsi se multiplier des restrictions. Parmi elles, la réduction drastique des voies de circulation et des places de parking, l'augmentation vertigineuse des tarifs sur les emplacements payants ou encore le changement des plans de circulation pour lui garantir un enfer s'il osait encore s'aventurer dans les rues.

Paris, qui symbolise cette guerre ouverte à l'automobiliste a complétée son bouclier antivoiture en muscilant sa stratégie dissuasive. Dès qu'une mesure est prise, une autre suit. Depuis la fermeture des voies sur berge au trafic automobile en 2016, les restrictions se sont méthodiquement succédé : généralisation du 30 km/h dans la ville, abaissement de la vitesse sur le périphérique de 70 km/h à 50 km/h, amputation sur cette même rocade d'une voie de circulation pour la réserver au covoiturage, etc.

Durcissement des règles du contrôle technique

Cet arsenal fait aujourd'hui hurler la banlieue parisienne. Même si Anne Hidalgo voudrait la contraindre à capituler en abandonnant le volant, elle reste obligée de se déplacer en voiture pour aller travailler. Mais, dans la capitale, toutes ces dispositions ne préoccupent guère les Parisiens, et pour cause : la plupart n'ont plus de véhicules et leurs enfants ne passent quasiment plus le permis de conduire. Les chiffres sont éloquents, comme le rappelle Jérôme Fourquet. *« Fin 1990, 50 % des Parisiens possédaient un véhicule contre 75 % en moyenne ailleurs en France. Aujourd'hui c'est 35 % contre 82 %. L'écart est énorme et le schéma s'est inversé : le riche n'a pas de voiture et le pauvre en a une. »* Une réalité qui, avec des ordres de grandeur un peu moins marqués, vaut dans les autres grandes villes.

Deux France évoluent désormais parallèlement, avec chacune ses contraintes et ses préoccupations. *« Quand Édouard Philippe, alors premier ministre, avait généralisé, en 2018, le 80 km/h sur le réseau secondaire, au lieu de la 90 km/h, cela n'avait fait ni chaud ni froid à Paris alors que cela avait participé à la crise des "gilets jaunes". » De même, les pneus neige sont obligatoires dans 40 départements de montagne depuis plusieurs années et Paris s'en moque »*, énumère Jérôme Fourquet. C'est aussi vrai pour le durcissement des règles du contrôle technique dès cette année. Paris et les grandes villes en font peu de cas. Au contraire du reste du pays où, dès 17 ans, on passe son permis. Dans ces territoires parfois reculés, on pense et on parle voiture. On s'échange des informations sur un nouveau radar, on s'inquiète des pertes de points et des prix à la pompe, de sa vieille diesel aussi qui ne passera peut-être pas, cette fois, les contrôles antipollution.

L'arrivée des zones à faibles émissions (ZFE) est le dernier obstacle qui anime leurs conversations. *« On ne parle que de cela »*, reconnaît Joëlle Rouchon. Habitant Saint-Romain-le-Puy (Loire), cette retraitée de 65 ans se trouve à 70 km de la ZFE de la métropole de Lyon. Avec sa Crit'Air 3, elle ne peut plus s'y rendre. *« Ma voiture qui m'avait coûté 45 000 euros est pourtant en parfait état*, se défend cette ancienne informaticienne. *Je ne peux même pas la vendre car on ne peut plus rouler avec. »* La situation prend une tournure dramatique pour Joël, également retraité mais handicapé. Habitant Saint-Brès (Hérault), aux extrémités de l'intérieur de la ZFE de Montpellier, le septuagénaire ne peut pas se passer de sa diesel Crit'Air 3 pour se rendre à l'hôpital. *« Les bus passent ici au compte-goutte et je peux à peine marcher »*, dit-il en étant soulagé qu'un moratoire ait été obtenu jusqu'en 2027 sur l'application de sa ZFE. Reste que, pour lui, la solution est l'abrogation. *« On a concentré tous les services publics dans les grandes villes et on nous interdit d'y aller. On nous demande de réparer notre machine à laver chuail Delafosse, le président socialiste de la métropole, et ses alliés écologistes voulaient mordicus garder le calendrier prévu. Aujourd'hui, je passe pour un héros dans la région ! »* Du côté de la métropole, on assure que, même sans l'action du maire de Saint-Brès, le moratoire avait été décidé. *« Ils se raccrochent aux branches comme ils peuvent pour ne pas perdre la face ! »*, s'exclame Laurent Jaoul.

D'autres maires pourraient suivre son chemin. *« Car, dans un an, ce sont les municipales, et des élus pourraient perdre leur poste s'ils se disent favorables aux ZFE »*, avertit Alexandre Jardin, qui n'aurait jamais songé à plonger, il y a quelques mois seulement, dans le bouillon politique. Mais, déterminé, il n'écarte pas l'idée de créer un hashtag #Ségrégation pour dénoncer les élus locaux favorables aux ZFE, lesquelles sont par ailleurs attaquées devant la justice par des particuliers et des associations. Plusieurs recours ont à ce jour été déposés devant les tribunaux.

Dérogations à la pelle

« Aujourd'hui, il n'y a plus beaucoup de maires qui défendent ce dispositif », assure Sylvain Carrière, député LFI de l'Hérault, à l'origine d'une proposition de loi (PPL) pour demander sa suspension. Cette dernière *« doit être maintenue tant que des modes de déplacement alternatifs suffisants ne sont pas mis en place. On ne peut pas demander à une personne de ne plus prendre sa voiture pour aller travailler si, à la place, on ne lui propose pas un bus ou un train »*, défend-il. Pour changer ces règles, plusieurs PPL, portées par d'autres partis, sont dans les tuyaux : le signe que la ZFE – avec son mode d'emploi différent d'un territoire à l'autre, ses dérogations à la pelle, ses vignettes indiquant qu'un véhicule est polluant sans tenir compte de son entretien – fait l'unanimité contre elle.

La députée de la Loire Sylvie Bonnet (Droite républicaine) réclame pour sa part un moratoire de cinq ans. Car tout a été fait dans une telle précipitation, fait-elle observer dans un texte présentant sa proposition de loi, que les élus, sitôt après avoir fait un pas en avant, en font un en arrière. Parmi tant d'autres, le cas de la métropole de Dijon, cité par la députée, est édifiant. L'article premier de l'arrêté ZFE dispose qu'*« à compter du 1er janvier 2025 l'ensemble des voies de circulation de la métropole de Dijon, situé à l'intérieur de la rocade, est dorénavant inclus en zone à faibles émissions mobilités »*. Mais l'article 3 suspend l'application en ces termes : *« De manière temporaire, la mesure instaurée à l'article premier ne s'applique pas, à titre dérogatoire, à l'ensemble des véhicules. »* Doutant par ailleurs de l'efficacité de cette politique, la parlementaire fait observer que la pollution atmosphérique s'est améliorée sans les ZFE : *« Le site mieuxrespirerverville.gouv.fr souligne que, sur les vingt dernières années, la qualité de l'air s'est très largement améliorée en France »*, écrit-elle.

Face à ce dispositif *« absurde »*, car, fait-il remarquer, *« un SUV Crit'Air 1 sera plus polluant qu'une petite citadine Crit'Air 3 bien entretenue »*, le député RN du Gard Pierre Meurin opte, quant à lui, pour une position radicale. Dans une PPL, il demande l'abrogation pure et simple de tous ces outils. *« Et qu'on ne dise pas que l'on est tenu par l'Europe. Cette-ci impose une obligation de résultat pour faire baisser la pollution de l'air et non une obligation de moyens »*, assure-t-il.

Cette rébellion contre les ZFE pourrait-elle signer son clap de fin ? Interrogé par *Le Figaro* sur leur devenir, le premier ministre, François Bayrou, semble pour le moment l'exclure. *« Il y a une grande émotion venue du fait que ce sont les plus pauvres, ceux qui n'ont pas de moyens, qui habitent loin, qui vont être victimes de ces exigences. Je suis certain qu'on doit chercher et qu'on peut trouver un équilibre différent »*, a-t-il indiqué lors d'un entretien publié le 28 février dernier. Mais, de son côté, Laurent Jaoul ne veut pas se contenter d'une victoire dans l'Hérault. Il prend donc la tête de la résistance et veut obtenir une abrogation généralisée. *« Avec Alexandre Jardin, nous menons désormais le combat au niveau national »*, écrit-il sur le réseau social X, en ajoutant : *« On ne peut pas faire la chasse aux pauvres dans les villes pour faire respirer les riches ! »* ■

Moins polluante que la France, l'Allemagne renonce peu à peu à ses ZFE

Pierre Avril
Correspondant à Berlin

Tübingen, 80 000 habitants, dirigée par un maire écologiste, est généralement considérée comme une ville modèle en matière environnementale. Cette cité universitaire du Bade-Wurtemberg, proche de Stuttgart, a supprimé, le 4 juin 2024, les zones environnementales restreignant la circulation. *« Nous respectons les valeurs limites de l'Union européenne depuis des années* (2018, NDLR) », déclarait, au printemps dernier, l'adjoint chargé de l'environnement, Berndt Schott. Dans ces conditions, poursuivait l'élu, il devenait nécessaire de restaurer *« les droits fondamentaux »* des citoyens, en l'espèce la liberté de se mouvoir.

Dix-sept ans après l'instauration, en 2008, de la première zone environnementale à Berlin, les villes allemandes sont durablement passées sous le plafond des émissions de particules fines et de dioxyde de carbone négocié par les États membres de l'UE (respectivement 25 et 40 microgrammes par mètre cube). Elles se distinguent en cela des grandes villes françaises, dont Paris, Lyon, Strasbourg, Aix-en-Provence et Marseille dont les piètres performances ont conduit la Commission européenne à adresser, début 2024, une nouvelle mise en demeure à la France, une des dernières étapes avant une saisine de la Cour de justice européenne. *« 2024 a été la première année où nous n'avons dépassé aucune valeur limite dans tout le pays »*, se félicite a *contrario* Marcel Langner, directeur du département de l'air à l'Agence fédérale pour l'environnement.

En conséquence, une quinzaine de villes, de Hanovre à Heidelberg en passant par Erfurt, ont levé ces derniers mois les restrictions à la circulation. À Erfurt, il a fallu pour cela une décision du tribunal administratif supérieur du Land de Thuringe. Par ailleurs, depuis le début 2025, Tübingen, Reutlingen et Ulm ont supprimé, pour les véhicules de tourisme, les limitations de vitesse originellement destinées à réduire la pollution. Dans la mesure où la quasi-totalité des véhicules les plus polluants ont été retirés de la circulation en l'espace d'une décennie, ces assouplissements ne devraient pas conduire à ce que la situation ne se dégrade à nouveau, estiment les experts.

Maintenir la pression

Néanmoins, une grande partie des zones environnementales, trente-sept à ce jour, restent en vigueur. À Stuttgart, en particulier, ainsi que dans les grandes villes industrielles du bassin de la Ruhr, comme Dortmund ou Essen, les performances restent insatisfaisantes. Par pur conservatisme, d'autres villes vertueuses maintiennent les restrictions. C'est le cas à Brême, non loin de Hanovre, pour la simple raison que, indépendamment de la circulation, des pics temporaires de pollution y sont générés durant les fortes chaleurs de l'été. En général, *« nous ne constatons aucun mouvement important visant à supprimer les zones environnementales »* observe Daniela Schönwälder, porte-parole de l'Association des villes allemandes.

Par ailleurs, cette ville de Basse-Saxe dit se préparer aux nouvelles normes de qualité de l'air négociées par l'Union européenne qui doivent entrer en vigueur en 2030. Ceux-ci se révèlent plus stricts que ceux de la directive de 2008, en particulier pour les particules fines. *« Cela nous conduira certainement à de nouvelles discussions »* anticipe Marcel Langner, de l'Agence fédérale pour l'environnement.

L'institution entend maintenir la pression sur les collectivités locales, mais les communes se plaignent de devoir supporter seules le fardeau de cette mise à niveau. *« Les villes ont renforcé les limitations de vitesse, réduit le nombre de voies de circulation, encouragé le vélo et la marche et développé les transports publics. De leur côté, l'industrie, les constructeurs automobiles, le secteur de l'énergie et l'agriculture doivent également réduire leurs émissions et ceci de manière considérable »*, plaide le président de l'Association des villes allemandes, Markus Lewe. Pour cet élu, maire de Munster, la meilleure façon d'éviter les polluants est de les éliminer à la source. ■

te une France à double vitesse

lieu du 90 km/h, cela n'avait fait ni chaud ni froid à Paris alors que cela avait participé à la crise des "gilets jaunes". » De même, les pneus neige sont obligatoires dans 40 départements de montagne depuis plusieurs années et Paris s'en moque », énumère Jérôme Fourquet. C'est aussi vrai pour le durcissement des règles du contrôle technique dès cette année. Paris et les grandes villes en font peu de cas. Au contraire du reste du pays où, dès 17 ans, on passe son permis. Dans ces territoires parfois reculés, on pense et on parle voiture. On s'échange des informations sur un nouveau radar, on s'inquiète des pertes de points et des prix à la pompe, de sa vieille diesel aussi qui ne passera peut-être pas, cette fois, les contrôles antipollution.

L'arrivée des zones à faibles émissions (ZFE) est le dernier obstacle qui anime leurs conversations. *« On ne parle que de cela »*, reconnaît Joëlle Rouchon. Habitant Saint-Romain-le-Puy (Loire), cette retraitée de 65 ans se trouve à 70 km de la ZFE de la métropole de Lyon. Avec sa Crit'Air 3, elle ne peut plus s'y rendre. *« Ma voiture qui m'avait coûté 45 000 euros est pourtant en parfait état*, se défend cette ancienne informaticienne. *Je ne peux même pas la vendre car on ne peut plus rouler avec. »* La situation prend une tournure dramatique pour Joël, également retraité mais handicapé. Habitant Saint-Brès (Hérault), aux extrémités de l'intérieur de la ZFE de Montpellier, le septuagénaire ne peut pas se passer de sa diesel Crit'Air 3 pour se rendre à l'hôpital. *« Les bus passent ici au compte-goutte et je peux à peine marcher »*, dit-il en étant soulagé qu'un moratoire ait été obtenu jusqu'en 2027 sur l'application de sa ZFE. Reste que, pour lui, la solution est l'abrogation. *« On a concentré tous les services publics dans les grandes villes et on nous interdit d'y aller. On nous demande de réparer notre machine à laver au lieu de la jeter, et on va mettre à la casse des milliers de voitures qui passent les contrôles antipollution. Ça n'a pas de sens »*, fulmine-t-il. Ce n'est pas avec la retraite de boucher de 1 000 euros qu'il pourra acheter un autre véhicule.

Zones à trafic limité

Sur le marché du neuf, avec l'inflation, les prix se sont envolés. En 2024, une voiture diesel s'élevait en moyenne à 39 538 euros, une essence à 26 444 euros et une hybride à 41 520 euros. Quant à l'électrique, le prix moyen grimpe à 43 055 euros. Des hausses qui ont bénéficié au marché de l'occasion, sur lequel se vient de plus en plus de Français à la recherche de modèles acceptés dans les ZFE. Mais avec les voitures les plus anciennes (Crit'Air 5 et 4), déjà interdites dans diverses ZFE, et les Crit'Air 3 (30 % du parc roulant en France) bientôt bannies de toutes les ZFE, le marché va se tendre et les prix de la seconde main décoller également.

Cette guerre antivoiture, qui passe aussi par la mise en place de zones à trafic limité (ZTL) pour interdire la circulation de transit dans certains quartiers, comme à Paris ou Lyon, commence à inquiéter une partie des habitants de ces villes. Désertées par les artisans, ces dernières voient leurs commerces se vider. *« Lyon est mis sous cloche, une partie de la clientèle huppée des communes voisines ne vient plus »*, déplore Maxime Le Moing, membre d'un collectif anti-ZTL. Ce que conteste la mairie.

Pour Jérôme Fourquet, la voiture est désormais aussi devenue un objet politique. *« Le RN s'est emparé du sujet. En multipliant les attaques contre ces politiques, il joue sur du velours, car les habitants des grandes villes ne votent pas vraiment pour lui et il ne peut perdre des voix. »* À l'inverse, il peut en gagner auprès du *« peuple de la route »*, qui l'a décidé de défendre. ■ A.N.