

Le Point


Début de fronde à Toulouse sur les vignettes Crit'Air

Le maire de Toulouse Jean-Luc Moudenc redoute un retour des Gilets jaunes. Il réclame « une harmonisation » des zones à faibles émissions d'ici 2024.

De notre correspondant à Toulouse, Stéphane Thépot

Publié le 09/01/2023 à 08h00 - Modifié le 09/01/2023 à 11h38



 Temps de lecture : 4 min

[Je m'abonne à 1€ le 1er mois](#)

Le souvenir des manifestations tous les samedis dans la ville rose est encore bien présent dans l'esprit de Jean-Luc Moudenc. Avec l'inflation, la hausse des prix de l'énergie et l'interdiction des véhicules diesel les plus anciens dans les ZFE (zones à faibles émissions), le maire (ex-LR) de Toulouse évoque une « marmite sociale qui bouillonne » dans tout le pays. « Il faut éviter un deuxième épisode Gilets jaunes », dit Moudenc.

Depuis le 1^{er} janvier, les voitures classées Crit'Air 4 et 5 n'ont désormais plus le droit de sortir du périphérique à Toulouse, sous peine d'une amende de 68 euros (135 euros pour les véhicules utilitaires). Mais le maire de la ville a fait savoir lors de ses vœux à la presse qu'il ne ferait pas la chasse aux automobilistes. « Je ne donnerai aucune instruction à la police municipale pour verbaliser dans les 18 mois qui viennent. Je considère que c'est à l'État d'effectuer les contrôles », dit-il. À Nice, un adjoint de Christian Estroprout a fait savoir sur l'antenne de France Bleu qu'il était sur la même ligne. Prémices d'un vent de fronde d'élus locaux pourtant réputés proches d'Emmanuel Maprout et du gouvernement ?

De nombreuses dérogations

Le maire de Toulouse assure qu'il ne s'est pas concerté avec son homologue niçois et se voit davantage comme un « lanceur d'alerte ». Vice-proutident de France urbaine, Jean-Luc Moudenc a rencontré Christophe Béchu, fin octobre. Il attend avec impatience la nomination d'un délégué interministériel promis aux élus des grandes villes par le ministre de la Transition écologique. À ce jour, 11 des 22 métropoles regroupées au sein de France urbaine ont déjà délimité un périmètre de ZFE. D'ici 2025, ce sont 43 agglomérations de plus de 150 000 habitants qui seront concernées. Pour l'élus toulousain, le gouvernement doit reprendre la main et « harmoniser » des critères qui varient d'une ville à l'autre. À Perpignan, Louis Aliot (RN) a fait adopter à une courte majorité une motion refusant d'instaurer une ZFE à l'échelle de l'agglomération (36 communes).

À LIRE AUSSI

Toulouse bientôt troisième ville de France ? Ce que ça va changer (ou pas)

Au nom de France urbaine, Jean-Luc Moudenc réclame un doublement des aides de l'État pour acquérir un véhicule neuf et la mise en place d'un « guichet unique » dévolu aux métropoles. En Occitanie, la région a mis en place son propre « éco-chèque mobilité » qui peut atteindre 5 000 euros, en ciblant en priorité les artisans touchés depuis mars 2022 par l'interdiction des véhicules utilitaires diesel les plus polluants. Toulouse Métropole propose de son côté un système complexe d'aides cumulables avec celles de l'État, pour les professionnels et les particuliers, sous conditions de ressources. Elles sont réservées aux habitants des 37 communes qui ne couvrent que partiellement l'ensemble de l'aire urbaine toulousaine. La ville a également accordé de nombreuses dérogations, notamment pour les maraîchers du département et de la région qui viennent deux fois par semaine vendre leurs fruits et leurs légumes au marché bio derrière le Capitole avec leurs vieux fourgons. Enfin, les « petits rouleurs » peuvent demander une dérogation pour entrer à Toulouse une fois par semaine, soit 52 jours par an, sur le modèle d'un « passe » également en vigueur dans l'agglomération lyonnaise.

Chasse au stationnement

La liste des dérogations est telle que la ZFE demeure à ce jour largement virtuelle. La préfecture a fait savoir qu'elle n'avait dressé qu'une dizaine de PV depuis le début de l'année lors de contrôles aléatoires. Jean-Luc Moudenc assure avoir passé un « accord tacite » avec le représentant de l'État : l'année 2023 sera plus « pédagogique » que répressive, assure-t-il. Christophe Béchu a fait savoir aux élus de France urbaine que la mise en place des radars chargés du contrôle automatique des véhicules dans le périmètre des ZFE ne serait effective qu'au deuxième semestre 2024. À Toulouse, 60 caméras devaient entrer en service à la fin 2023, indiquait au *Point* François Cholet, l'adjoint au maire de Toulouse chargé du dossier, début octobre.

Dans ce contexte, le maire de Toulouse a créé la surprise en s'interrogeant publiquement sur la pertinence même des vignettes Crit'Air. « Je me suis rendu compte qu'une voiture classée Crit'Air 2 mal entretenue peut davantage polluer qu'une Crit'Air 4 qui a passé avec succès le contrôle technique », avance Jean-Luc Moudenc. Des militants écologistes radicaux qui dégonflent les pneus des 4 x 4 en ville font aussi valoir qu'un gros SUV hybride peut dégager davantage de particules fines dans l'atmosphère qu'un véhicule léger moins bien classé. Pour autant, la ville de Toulouse exige désormais une vignette Crit'Air conforme pour les 8 000 abonnés à son offre de « stationnement résident » à prix préférentiel (135 euros par an). Concrètement, cela signifie que les habitants qui possèdent une voiture trop ancienne ne peuvent plus se garer dans la rue (16 000 places payantes en voirie).

LA RÉDACTION DU POINT VOUS CONSEILLE

- [Jean-Luc Moudenc : « Ni remède ni poison, le progrès doit être interrogé »](#)
- [Mobilité : ce que les Verts mijotent à Lyon](#)
- [Toulouse – Bienvenue dans la Vélo Vallée](#)

[AUTOMOBILE](#)[POLITIQUE](#)[SOCIÉTÉ](#)

40 Commentaires

Par mustel le 09/01/2023 à 17:36

Emmanuel Maprou, mon p'tit gars...

"Il faut arrêter d'emm... Les Français" (Le proutident Pompidou) !

Par Christophe156 le 09/01/2023 à 15:52

L'incohérence c'est celui qui va passer le contrôle technique avec sa vieille voiture, qui remplit tous les critères de sécurité et en termes de pollution, mais qui ne peut aller dans les centres villes et même en périphérie sous prétexte qu'il n'a pas la bonne vignette Crit'Air.

Potentiellement à moins de les vendre à la campagne les voitures avec une vignette Crit'Air 5 et 4 n'ont plus de valeur. On crée de l'exclusion avec les ZFE.

Et celui qui a une vieille voiture et qui veut juste s'en servir le week-end, il ne peut pas non plus, car pour sortir de l'endroit où il habite (s'il habite dans le centre) il va forcément traverser une ZFE, donc potentiellement prendre une amende.

Imposer des réparations constatées lors d'un contrôle technique très bien, mais empêcher les gens d'utiliser une voiture bien entretenue dans une ZFE c'est créer de l'exclusion.

Par Kerlano2 le 09/01/2023 à 15:22

En voulant contrôler la pollution,
on se base sur un critère... D'âge !

Si on veut contrôler la pollution,
alors, on dit :

"toutes les voitures qui émettent plus de XXX seront interdite"

Mais non, par paresse intellectuelle, ou par ignorance,
on a échangé un critère de pollution contre un critère d'age.

Les bobos écolos devraient franchement se mettre au travail,
plutôt que de parader sous des idées fausses.

Et, au passage,
la meilleure façon de convaincre les gens de ne plus utiliser leur voiture,
c'est de leur proposer des solutions alternatives qui tiennent la route.
Et là, c'est le grand désert des Tartares...