

ZFE

LA GRANDE CACOPHONIE

Pourquoi un moratoire s'impose pour la mise en place des Zones à faibles émissions



**LIGUE DE DÉFENSE
DES CONDUCTEURS**

STOP À LA RÉPRESSION ABSURDE. OUI À LA CONDUITE RESPONSABLE

JUIN 2021

Créée en 2006, la Ligue de Défense des Conducteurs est une association loi 1901 qui réunit plus de 1 million de sympathisants, ralliés derrière la devise « *Stop à la répression absurde, Oui à la conduite responsable* ». La Ligue de Défense des Conducteurs, indépendante de tout organisme public, de toute formation politique, syndicale ou professionnelle, est intégralement financée par les dons de ses membres.

Notre association a pour but de réunir le plus grand nombre de conducteurs raisonnables et de faire entendre leur voix, pour en finir avec cette répression absurde et passer à une politique efficace de sécurité routière. Nous agissons en produisant et en décryptant de l'information, mais aussi en organisant des campagnes de mobilisation auprès des élus et du gouvernement, pour faire évoluer les politiques et les

moyens mis en œuvre afin de garantir notre sécurité sur les routes.

La liberté de circuler figure également parmi les préoccupations majeures de l'association. La Ligue de Défense des Conducteurs alerte ainsi ses sympathisants depuis plusieurs années : les Zones à faibles émissions (ZFE) vont indiscutablement avoir des conséquences sur ce droit fondamental. Une nouvelle manière de stigmatiser une fois de plus les automobilistes et les motards... Leur mise en place précipitée, sans concertation avec la population, laquelle devra se plier à des exigences démesurées (sans rapport avec le résultat « écologique » attendu) va créer une France à deux vitesses, où certains pourront aller où ils le souhaitent, et d'autres pas. La Ligue de Défense des Conducteurs se mobilisera jusqu'au bout garantir la mobilité de tous les citoyens. ■

automobile **ASSIGNATION À RÉSIDENCE**
restriction de circulation

mobilité individuelle **ZFE** DÉLIT DE PAUVRETÉ

VIDÉOVERBALISATION dogmatisme

privation de liberté **fracture sociale**



ZFE

LA GRANDE CACOPHONIE

Pourquoi un moratoire s'impose pour la mise en place des Zones à faibles émissions

INDEX

INTRODUCTION	p. 5
GLOSSAIRE	p. 7
I. POURQUOI L'ÉTAT INSTAURE DES ZFE	p. 8
A. Des villes trop polluées	
B. Une obligation désormais légale	
C. Un système déjà très utilisé en Europe...	
D. ...En dépit d'une efficacité relative	
II. LES PROBLÈMES DUS À L'INSTAURATION DES ZFE	p. 12
A. Des vignettes Crit'Air subjectives	
B. Des incohérences territoriales	
C. Les plus modestes, premières victimes avant d'être les premiers bénéficiaires	
D. Des autos invendables en ville	
E. Entreprises et artisans dans le collimateur	
F. Désertification accrue	
III. UN ACCOMPAGNEMENT MAL CIBLÉ	p. 17
A. Des aides insuffisantes	
B. Des dérogations aléatoires	
C. Pas plus de transports en commun pour les ZFE	
IV. L'AVÈNEMENT DU « VIDÉO-FLICAGE » SOUS PRÉTEXTE DE L'ÉCOLOGIE	p. 21
A. Des caméras partout	
B. Des communes qui s'affranchissent déjà des règles	
C. Les dérives flamandes bientôt en France	
D. Les étrangers, premières victimes potentielles	
V. PAROLES DE CITOYENS, PAROLES D'ÉLUS	p. 25
A. Au centre commercial Avenir de Drancy (93)	
B. Sur les réseaux sociaux	
C. Thomas Philipps, maire d'Illkirch (Bas-Rhin), seul contre tous dans la métropole de Strasbourg	
CONCLUSION	p. 28
ANNEXE : calendrier de mise en place des ZFE par métropole	p. 29

INTRODUCTION

Pour la Ligue de Défense des Conducteurs, le sujet des Zones à faibles émissions (ZFE) est très familier. Depuis plusieurs années, notre association sensibilise ses plus de 1 million de sympathisants aux conséquences de la mise en place de la restriction de circulation dans les grandes métropoles : assignation à résidence, aggravation de la fracture sociale, dégradation de la liberté de se déplacer... En cherchant à améliorer la qualité de l'air – les résultats qui ont été observés dans diverses ZFE d'Europe ne sont cependant guère probants, comparé aux bénéfices attendus, comme vous pourrez le découvrir plus loin –, nos dirigeants sont en train de fabriquer une machine à écarter des grandes villes les Français aux budgets les plus serrés, à qui l'on reproche indirectement de circuler à bord de véhicules indésirables, car ne répondant pas aux normes antipollution les plus récentes. Là où la loi d'orientation des mobilités, adoptée fin 2019 et dont l'article 86 rend obligatoire l'instauration de ZFE « *dans les territoires concernés par le non-respect de manière régulière des normes de la qualité de l'air mentionnées à l'article R. 221-1 du code de l'environnement* »¹, était supposée se situer « *au cœur du désenclavement* », comme le proclamait Elisabeth Borne, ex-ministre des Transports², c'est au contraire une nouvelle forme d'exclusion qui s'apprête à s'installer dans le quotidien de nos citoyens. Une partie de la population risque ainsi d'avoir le sentiment, un peu comme un « délit de sale gueule », de se voir reprocher un « délit de pauvreté » : trop pauvre pour avoir la bonne voiture pour avoir le droit de circuler. Si les sympathisants de la Ligue de Défense des Conducteurs ont été informés des répercussions que cette politique

coercitive va engendrer, il semblerait que plus largement, la population française n'ait pas encore véritablement pris conscience de ses retombées sur leur mobilité. Selon un sondage Harris commandé par le Conseil national des professions de l'automobile (CNPA), 60 % des Français ignorent en effet ce qu'est une ZFE³... Autant de citoyens qui tomberont des nues lorsqu'ils découvriront qu'ils ne pourront plus se rendre à l'hôpital voisin, ou tout simplement visiter un ami vivant en centre-ville... la vignette Crit'Air figurant sur leur pare-brise portant un numéro « indésirable ». Si la loi impose de se débarrasser dans un premier temps des Crit'Air 3 et plus, n'oublions pas que l'objectif, à terme, est de s'attaquer aux Crit'Air 2, puis 1... Bref de faire disparaître les véhicules thermiques des zones urbaines !

ZFE : UNE MACHINE À ÉCARTER DES GRANDES VILLES LES FRANÇAIS AUX BUDGETS LES PLUS SERRÉS

Bien sûr que tous, nous rêvons d'une planète plus propre. Mais l'instauration à marche forcée de ces ZFE est contre-productive et irréalisable dans les temps imposés par la loi, comme le démontre notre étude. Laquelle répond à toutes les questions que vous vous posez sur les Zones à faibles émissions : les raisons de leur création, les incohérences créées par leur mise en place, les détails des accompagnements financiers mal ciblés... Nous vous éclairons enfin sur le boulevard désormais ouvert au « vidéo-flicage » et à la vidéo-verbalisation qui en découlera. Car bien évidemment, une vignette Crit'Air absente du pare-brise⁴ ou arborant un numéro « non toléré », débouchera très bientôt sur une contravention.

1 - Anne Lenormand, Banque des Territoires, 18 septembre 2020, <https://www.banquedesterritoires.fr/zones-faibles-emissions-mobilite-le-decret-est-paru>

2 - Camille Selosse, La Gazette des Communes, 10 juillet 2018, <https://www.lagazettedescommunes.com/572983/le-desenclavement-est-au-coeur-de-la-future-loi-mobilites-elisabeth-borne/>

3 - Les résultats en détail de cette étude du CNPA : <https://www.cnpa.fr/presse/communiqués-de-presse/elections-regionales-le-cnpa-publie-les-resultats-d-un-sondage-mene-avec-l-institut-harris-interactive-sur-les-francais-et-la-mobilite-en-region-et-remet-aux-candidats-son-manuel-des-mobilites/?ogrand=88718665>

4 - Au 23 mai 2021, un peu moins de 18,7 millions de « certificats qualité de l'air », nom officiel de la vignette Crit'Air, ont été commandés, quand le parc automobile compte 40,8 millions de voitures particulières, 6 millions de véhicules utilitaires légers et 670 000 poids lourds et autocars (source : service statistique du ministère de la Transition écologique).

INTRODUCTION

La Ligue de Défense des Conducteurs a également écouté la parole de citoyens et d'élus s'exprimant sur le sujet, sans oublier, en annexe, le détail de la mise en place des onze ZFE obligatoires et de celles à venir... Sachant que les informations tombent au compte-gouttes et que, souvent, les métropoles elles-mêmes n'ont encore qu'une vue partielle sur leur stratégie et sur la « punition » qui sera infligée aux contrevenants.

Notre document, objectif et éclairé, apparaît comme le constat effaré d'une entreprise d'envergure nationale, découpée et triturée à l'échelle locale, compliquée, discutable, contreproductive (au lieu d'inciter les Français à acquérir des véhicules neufs, elle va au contraire les inciter à conserver leurs occasions !), créatrice d'inégalités de traitement... Avec, au centre, le conducteur dans le rôle in-

grat du méchant pollueur, qui voit ses besoins individuels de mobilité contestés.

Nous sommes tous concernés par l'écologie et la lutte pour l'amélioration de l'environnement. Mais si la précipitation remplace le temps de la transition, notre gouvernement ne parviendra qu'à instaurer un climat d'injustice, se révélant incapable de prendre en compte les difficultés de ses citoyens. Ce, alors que le bénéfice écologique de cette mesure reste à prouver, qu'aucune étude d'impact n'a été diligentée en amont et qu'en parallèle, notre pays traverse une crise sanitaire et économique historique. La lecture de notre étude vous convaincra, nous l'espérons, d'appuyer notre demande de moratoire, qui permettrait de reporter dans le temps l'application stricte des ZFE et que nous détaillerons en conclusion. ■



GLOSSAIRE

La présente étude comprend de nombreux acronymes, expressions spécialisées et symboles chimiques expliqués ici, classés par ordre alphabétique.

ADEME : agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie

AIRPARIF : Association Interdépartementale pour la gestion du Réseau automatique de surveillance de la Pollution Atmosphérique et d'Alerte en Région d'Île-de-France : association chargée par le ministère de la Transition écologique de surveiller la qualité de l'air en Île-de-France

CAFE : Corporate Fuel Average Economy (législation européenne visant à contraindre les constructeurs à limiter les émissions de CO₂ des véhicules)

CNIL : commission nationale de l'informatique et des libertés

CO₂ : dioxyde de carbone (gaz à effet de serre)

Crit'Air : Nom imprimé sur la vignette qui doit être accolée au pare-brise des véhicules évoluant dans les ZFE. Ce certificat qualité de l'air coûte à ce jour 3,11 €, auxquels s'ajoutent les frais d'affranchissement, soit un total de 3,67 €. Voir le site certificat-air.gouv.fr

GES : Gaz à effet de serre, principalement CO₂

Gros rouleur : personne effectuant plus de 12 000

kilomètres par an pour ses déplacements professionnels avec son véhicule personnel

LEZ : Low Emission Zone (zone à faibles émissions)

LOM : loi d'orientation des mobilités, votée le 24 décembre 2019 et traitant notamment de la problématique du recours « excessif » aux véhicules polluants essence et diesel et de l'urgence environnementale

Norme Euro : règlement de l'Union européenne fixant les seuils maximaux de rejets de polluants pour les véhicules neufs depuis 1990. Norme en cours : Euro VI

NOx : oxyde d'azote

NO₂ : dioxyde d'azote

PL : poids lourd

PM 10 : particules de 10 micromètres

PM 2,5 : particules de 2,5 micromètres

SIV : système d'immatriculation des véhicules

VP : véhicule particulier

VUL : véhicule utilitaire léger

ZCR : zone à circulation restreinte

ZFE (ou ZFE-m) : zone à faibles émissions mobilité

Ces Zones à faibles émissions mobilité (anciennement Zones à circulation restreinte ou ZCR) définissent un espace où la circulation des véhicules est autorisée ou interdite en fonction de leur niveau de pollution, selon un classement déterminé par les normes Euro. Leur objectif principal est de réduire la part de la pollution issue du transport routier et, notamment, le taux d'oxydes d'azote et de particules dans l'air⁵.

La mise en place de ces zones est une réponse de la France aux injonctions et pressions de la Commission européenne, quant aux trop nombreux dépassements des seuils d'émissions de polluants dans certaines aires urbaines. C'est la Loi n°2015-992 relative à la transition énergétique pour la croissance verte du 17 août 2015 qui a institué ce dispositif.

En France, l'accès à ces zones est déterminé par le numéro de vignette Crit'Air, mise en place dès 2016 et attribuée à chaque véhicule. Son but : restreindre l'accès à certaines villes dépassant régulièrement les seuils de pollution (soit, à l'heure actuelle, les 10 zones obligatoires suivantes : Grenoble-Alpes-Métropole, Métropole de Lyon, métropole du Grand Paris, métropole Rouen Normande, Métropole Nice Côte d'Azur, Métropole d'Aix-Marseille-Provence, Toulouse Métropole, Montpellier Méditerranée Métropole, Eurométropole de Strasbourg et Métropole Toulon-Provence-Méditerranée, voir annexe pour tous les détails les concernant). Selon l'agglomération, les numéros de vignettes Crit'Air acceptés peuvent varier, de même que le type de véhicules visés et les horaires d'application.

⁵ - Zones à faible émission (ZFE) : de quoi parle-t-on exactement ?, 8 août 2019, <https://www.cerema.fr/fr/actualites/zones-faible-emission-zfe-quoi-parle-t-exactement>

I. POURQUOI L'ÉTAT INSTAURE DES ZFE

A. Des villes trop polluées

La qualité de l'air n'a sans doute jamais été aussi bonne en France. Depuis plus de vingt ans, l'atmosphère s'améliore grâce aux efforts des uns et des autres : le secteur de l'industrie d'abord, mais aussi celui des transports. Selon le ministère de la Transition écologique, les émissions d'oxydes d'azote ont baissé de 56 % en France entre 2000 et 2019, alors même que le trafic a augmenté. Il n'en reste pas moins qu'eu égard aux normes européennes de pollution, l'air respiré dans les plus grandes villes de France demeure de piètre qualité. Trois polluants posent en effet des problèmes. Les particules (PM 10 pour les plus grosses, PM 2,5 pour les plus fines) et les oxydes d'azote (NOx). La France a ainsi été condamnée par la Cour européenne de justice pour l'insuffisance de son action vis-à-vis des NOx : « *La Cour constate que la France n'a manifestement pas adopté, en temps utile, des mesures appropriées* » indique le jugement rendu en octobre 2019, qui relève que « *le dépassement des valeurs limites durant sept années consécutives demeure systématique et persistant dans cet État membre* ». La France encourt une astreinte journalière de 240 000 € ainsi qu'une amende 11 millions d'euros, si les normes ne sont pas respectées d'ici peu. Mais là n'est pas la seule action ju-

diciaire. Le 30 octobre 2020, la Commission européenne a à nouveau saisi la justice à l'encontre de la France, cette fois-ci pour des dépassements persistants de particules PM 10 dans divers endroits du pays. Si cette affaire n'a pas encore été jugée, son issue ne fait guère de doute.

LA FRANCE A ÉTÉ CONDAMNÉE PAR LA COUR EUROPÉENNE DE JUSTICE POUR L'INSUFFISANCE DE SON ACTION VIS-À-VIS DES NOX

Les injonctions à s'activer pour la qualité de l'air ne viennent toutefois pas seulement des instances européennes. Le Conseil d'État (plus haute juridiction administrative de France) a en effet ordonné au gouvernement, en juillet 2020, de prendre des mesures pour lutter contre la pollution aux particules et aux oxydes d'azote. Le jugement rendu indique explicitement que l'Île-de-France et les villes de Paris, Marseille, Reims, Toulouse, Grenoble, Lyon, Strasbourg et Fort-de-France sont toujours sujettes à des dépassements de pollution et que les actions entreprises pour lutter contre sont insuffisantes. De ce fait, le gouvernement est soumis à une astreinte de 10 millions d'euros par semestre, jusqu'à ce que les choses aient effectivement changé !



© Louis Pautin / Unsplash

B. Une obligation désormais légale

La France n'a toutefois pas attendu les juges pour tenter de lutter contre la pollution atmosphérique. Paris a notamment mis en place une Zone à circulation restreinte (ZCR) dès le 1^{er} juillet 2016, afin de commencer à contrôler la circulation des engins routiers les plus polluants. Mais la véritable réponse de la France aux décisions de justice a été traduite dans la loi d'orientation des mobilités, dite loi Lom. Celle-ci a été promulguée le 24 décembre 2019. Que dit ce texte de loi ? « A compter du 1^{er} janvier 2021, l'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité est également obligatoire, dans un délai de deux ans, lorsque les normes de qualité de l'air mentionnées au même article L. 221-1 ne sont pas respec-

tées de manière régulière ». Ce qui signifie concrètement que la ville de Paris et les métropoles du Grand Paris, de Marseille, Toulouse, Strasbourg, Nice, Montpellier, Toulon, Rouen, Lyon et Grenoble sont tenues de mettre en place une Zone à faibles émissions mobilité, dite ZFE. Onze ZFE à créer donc (bien que celles parisiennes et rhônalpines existent déjà), sachant qu'il ne s'agit là que du premier galop. La loi Lom précise aussi que toute agglomération de plus de 150 000 habitants devra nécessairement avoir mis en place une ZFE au plus tard le 31 décembre 2024. Aux onze premières ZFE s'en ajouteront donc 34, pour un total de 45 zones où la circulation sera restreinte d'ici quatre ans !

DÉJÀ DES INITIATIVES LOCALES DANS LES ZFE QUI NE SERONT OBLIGATOIRES QU'EN 2025

Les vignettes Crit'Air constituent d'ores et déjà un dispositif national qui permet de différencier les niveaux de pollution des véhicules. Si des collectivités décident de limiter la circulation de certains d'entre eux, elles ne peuvent le faire que sur la foi de ce « certificat qualité de l'air ». Elles peuvent ainsi imposer le port de la vignette sur le pare-brise durant les épisodes de pollution. C'est le cas à Nancy (Meurthe-et-Moselle) par exemple, depuis le 1^{er} juin 2021.

C. Un système déjà très utilisé en Europe . . .

La Zone à faibles émissions mobilité est loin d'être une invention française. Il existe à ce jour environ 247 zones de même type en Europe, toutes regroupées sous l'acronyme anglophone « LEZ » pour « *low emission zone* ». La Suède avait donné le coup d'envoi en 1996, avant d'être suivie par le Royaume-Uni et l'Allemagne en 2008. Presque aucun pays d'Europe ne comporte pas au moins une LEZ sur son territoire. Les plus fameuses à ce jour sont sans doute celle de Londres au Royaume-Uni ou de Milan en Italie, car elles sont sou-

mises à un péage urbain. Mais sans doute l'Allemagne possède-t-elle un record en matière de LEZ. Selon un rapport de l'Ademe (Agence de l'environnement et de

LA LOI LOM PRÉCISE QUE TOUTE AGGLOMÉRATION DE PLUS DE 150 000 HABITANTS DEVRA AVOIR MIS EN PLACE UNE ZFE AU PLUS TARD FIN 2024

la maîtrise de l'énergie), en septembre 2020, on y dénombrait 87 LEZ⁶, soit autant de villes soumises à une circulation réglementée.

⁶ - Zones à faibles émissions (low emission zones) à travers l'Europe. Ademe Expertises, septembre 2020. <https://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/rapport-zones-faibles-emissions-lez-europe-ademe-2020.pdf>

D. ... En dépit d'une efficacité relative

La LEZ est destinée à mettre un coup d'arrêt aux émissions polluantes du trafic routier. Elle se veut surtout efficace pour baisser les concentrations dans l'air de NOx et de particules, qu'elles soient des PM 10 ou des PM 2,5. À Londres, il a été ainsi constaté une baisse de 29 % du dioxyde d'azote (NO₂, l'un des composants des NOx) sur les stations proches du trafic implantées au sein de « l'Ultra low emission zone ». Mais aux Pays-Bas par exemple, les mesures de concentration de particules fines avant et après la mise en place des LEZ n'ont donné aucun résultat « qui soit statistiquement significatif », selon l'Ademe. Idem en Allemagne. Malgré un protocole de mesures très encadré, les spécialistes allemands de la pollution n'ont relevé qu'une baisse de 1 % des particules PM 10 dans 19 villes allemandes et une légère décroissance de 4 % des NOx. Quid de la France, puisque Paris restreint la circulation depuis 2016 ? Airparif, l'association en charge de la surveillance de la qualité de l'air en Île-de-France, avoue n'avoir jamais réalisé de campagnes de mesures avant et après l'instauration de la zone restreinte. Il convient donc de se contenter d'études de modélisation, c'est-à-dire de scénarios scientifiques reposant sur des hypothèses. Selon les documents divulgués par la Métropole du Grand Paris, le durcissement des règles du 1^{er} juin 2021 devrait permettre au territoire d'observer « des gains en émissions de 8 % pour les NOx, 4 % pour les particules PM 10 et 6 % pour les PM 2,5 ». Une amélioration de 1 % est aussi attendue vis-à-vis du CO₂, qui n'est pas un polluant et qui n'est pas spécifiquement traité par la ZFE. Un bilan plutôt maigre, qui semble pourtant satisfaire les autorités locales : « Les effets estimés pour la 2^e étape de la ZFE métropolitaine sont positifs sur les polluants atmosphériques et les gaz à effet de serre. Les gains en émissions de NOx sont de 8 % à l'intérieur de l'autoroute A86 hors Paris et à 3 % sur le boulevard périphérique. L'impact de cette me-

sure [...] est principalement visible en proximité du trafic au sein de la ZFE », note la Métropole du Grand Paris. Du côté de la métropole de Rouen Normandie, l'établissement de la ZFE, prévu au 1^{er} juillet 2021, ne devrait avoir que peu d'impact sur la pollution : - 3,5 % d'émissions de NO₂ et de particules PM 10, - 4,5 % pour les particules PM 2,5. Le problème des dépassements des valeurs limites de pollution dans les grandes agglomérations est bel et bien réel.

Part des transports routiers dans les émissions de polluants et gaz à effet de serre en France

NOx (oxydes d'azote)	56 %
PM10 (particules de 10 micromètres)	12 %
PM 2,5 (particules de 2,5 micromètres)	15 %
GES (dont CO ₂ ou dioxyde de carbone)	28 %

Source : Citepa et ministère de la Transition écologique

Mais pourquoi les ZFE semblent-elles n'avoir finalement que peu d'efficacité ? Parce qu'elles ne traitent qu'une partie du problème, qui est évidemment la partie émergée de l'iceberg. S'attaquer aux transports routiers, plus particulièrement aux moteurs thermiques, est loin d'être un non-sens pour ce qui est de la lutte contre les NOx : « Avec 56 % des émissions nationales en 2015, le transport routier est le premier secteur émetteur de NOx. Les émissions des transports routiers proviennent à 96 % des véhicules diesels (poids lourds diesels : 32 %, véhicules particuliers diesels catalysés 43 %, véhicules utilitaires légers diesels catalysés 21 %) », explique l'Ademe. Mais l'affaire est bien plus discutable s'agissant des particules. D'après le Centre interprofessionnel technique d'études de la pollution atmosphérique (Citepa), 12 % des émissions de PM 10 sont le fait du transport routier et 15 % pour ce qui concerne les PM 2,5.

En revanche, 32 % des émissions de PM 10 sont provoquées par les particuliers, essentiellement lors de la combustion du bois ; l'industrie est aussi responsable de 28 % des PM 10, tandis que les activités agricoles (surtout lors des phases d'épandage) représentent 25 % des émissions des particules les moins fines. L'affaire ne diffère guère pour ce qui concerne les PM 2,5. Le transport routier est loin d'être le premier émetteur, d'autant plus que pour ces poussières les plus fines, la nature elle-même joue un rôle non négligeable dans la pollution avec les vents de sable, l'érosion, etc. Le député Jean-Luc Fugit, scientifique spécialiste de la pollution atmosphérique et farouche partisan des ZFE, a lui-même mis en lumière la responsabilité aléatoire des transports routiers sur les concentrations en particules fines. Le scientifique s'est en effet attaché à

EN MAI 2020, EN PLEIN CONFINEMENT, LA CIRCULATION A CHUTÉ DE 60 À 80 %, SANS FAIRE DIMINUER SIGNIFICATIVEMENT LA CONCENTRATION ATMOSPHÉRIQUE EN PARTICULES FINES, SELON LE DÉPUTÉ ET SCIENTIFIQUE JEAN-LUC FUGIT

mesurer les concentrations en particules en France lors du premier confinement de mars 2020, lorsque toute vie ou presque s'était arrêtée trois mois durant : « *La baisse de certaines activités n'a pas suffi pour faire diminuer de façon significative la concentration atmosphérique en particules fines, et un pic de pollution a même été observé fin mars* », explique l'ingénieur dans un document publié en mai 2020, sachant que la circulation avait chuté à ce moment-là de « 60 à 80 % », selon l'intéressé !

POLLUANTS ET GAZ À EFFET DE SERRE : DEUX COMBATS. DEUX TAXES

Dans la foulée du Grenelle de l'environnement de 2007, le système du bonus/malus CO₂ entre en vigueur en 2008 et « récompense » les véhicules les moins émetteurs de dioxyde de carbone, un gaz à effet de serre, associé directement au réchauffement de la planète : rien à voir cependant avec les polluants. À l'époque, ces derniers ne sont pas intégrés dans le calcul du bonus ou du malus ! Cette mesure fait exploser les ventes de véhicules diesels, moins émetteurs de CO₂ et qui représentent jusqu'à 75 % des ventes de voitures neuves au milieu des années 2010.

Hier saluées comme vertueuses, les motorisations diesels sont aujourd'hui conspuées, alors même qu'elles répondent aux dernières normes en vigueur. Un revirement incompréhensible pour le grand public et pourtant : le lucratif barème du bonus/malus CO₂ reste en vigueur, parallèlement à l'instauration des ZFE concentrées, elles, sur les émissions de NOx et de particules.

De ces deux mesures naissent deux paradoxes : un véhicule essence peut afficher une vignette Crit'Air 1 et devoir s'affranchir d'un malus maximum de 30 000 €... quand un modèle diesel (qui ne fera jamais mieux que Crit'Air 2, si l'on excepte les rarissimes motorisations hybrides rechargeables roulant au gazole) ne sera pas taxé.

D'un côté, nous avons donc une taxe pseudo-écologique calculée en fonction des rejets de CO₂ et, de l'autre côté, une vignette qui prive de circuler dans certaines zones et qui ne tient absolument pas compte de ce gaz à effet de serre : l'incohérence est de taille.

II. LES PROBLÈMES DUS À L'INSTAURATION DES ZFE

A. Des vignettes Crit'Air subjectives

Les ZFE sont par essence destinées à restreindre la circulation, elles causeront donc nécessairement des soucis financiers aux automobilistes concernés. Le premier d'entre eux est bien évidemment le fait de se voir contraint de changer de véhicule. Même les possesseurs d'un diesel sorti d'usine en 2021 risquent d'être obligés de s'en séparer aux alentours de 2024-2025. Les vignettes Crit'Air ne relèvent en effet pas d'un classement objectif, sur la seule foi de la classe Euro du véhicule (son niveau de pollution). Les vignettes Crit'Air reflètent aussi un choix politique, qui consiste à dire que le diesel pollue plus que les autres ; aussi l'exécutif a-t-il choisi de ne pas autoriser les véhicules à gazole à arborer la vignette 1. Ensuite, une vignette Crit'Air 3, par exemple, ne regroupe pas uniquement les voitures d'une certaine classe Euro : les diesels Euro 4 arborent bel et bien la Crit'Air 3, mais les moteurs à essence Euro 2 et 3 aussi. Le régime diffère encore si l'on est un deux-roues à pastille 3, ou un VUL. Simple, non ? Mais cet embrouillamini technologico-politique n'est rien à côté du *maelstrom* géographique qui attend les Français avec les ZFE.

B. Des incohérences territoriales

Le principe de l'instauration des ZFE est de laisser les collectivités locales s'organiser comme bon leur semble⁷. Une décision à saluer en un sens, mais qui possède aussi un sacré revers de la médaille. Au sein de la Métropole du Grand Paris, toutes les restrictions de circulation ne sont valables qu'entre 8 heures et 20 heures, hors week-ends et jours fériés. Un schéma unique en France, du moins à ce jour. Toutes les autres collectivités locales qui ont déjà communiqué à propos des ZFE ont prévenu que celles-ci seront impénétrables par les véhicules les plus polluants 7 jours sur 7 et 24 heures sur 24. Soit. Mais ces collectivités locales se sont-elles entendues entre elles pour interdire telle ou telle catégorie d'auto ? Absolument pas. Voici la situa-

QUELLE VIGNETTE CRIT'AIR POUR VOTRE VÉHICULE ?
Selon la date de première immatriculation

	2 Roues	Voitures	Utilitaires	Poids Lourds
Tous les véhicules 100% électriques et hydrogènes				
1	Essence EURO 4 Motoscycles à partir du 1er janvier 2017 Cyclomoteurs à partir du 1er janvier 2018	Essence EURO 5 et 6 À partir du 1er janvier 2011	Essence EURO 5 et 6 À partir du 1er janvier 2011	Essence EURO VI À partir du 1er janvier 2014
2	Essence EURO 3 Entre le 1er janvier 2007 et le 31 décembre 2016 pour les motoscycles jusqu'au 31 décembre 2017 pour les cyclomoteurs	Diesel EURO 5 et 6 À partir du 1er janvier 2011 Essence EURO 4 Entre le 1er janvier 2006 et le 31 décembre 2010	Diesel EURO 5 et 6 À partir du 1er janvier 2011 Essence EURO 4 Entre le 1er janvier 2006 et le 31 décembre 2010	Diesel EURO VI À partir du 1er janvier 2014 Essence EURO V Entre le 1er octobre 2009 et le 31 décembre 2013
3	Essence EURO 2 Entre le 1er juillet 2004 et le 31 décembre 2006	Diesel EURO 4 Entre le 1er janvier 2006 et le 31 décembre 2010 Essence EURO 2 et 3 Entre le 1er janvier 1997 et le 31 décembre 2005	Diesel EURO 4 Entre le 1er janvier 2006 et le 31 décembre 2010 Essence EURO 2 et 3 Entre le 1er octobre 1997 et le 31 décembre 2005	Diesel EURO V Entre le 1er octobre 2009 et le 31 décembre 2013 Essence EURO III et IV Entre le 1er octobre 2001 et le 30 septembre 2009
4	Pas de norme tout type entre le 1er juin 2000 et le 30 juin 2004	Diesel EURO 5 Entre le 1er janvier 2001 et le 31 décembre 2005	Diesel EURO 3 Entre le 1er janvier 2001 et le 31 décembre 2005	Diesel EURO IV Entre le 1er octobre 2006 et le 30 septembre 2009
5	Pas de norme tout type Avant le 1er juin 2000 Aucune vignette	Diesel EURO 2 Entre le 1er janvier 1997 et le 31 décembre 2000	Diesel EURO 2 Entre le 1er janvier 1997 et le 31 décembre 2000	Diesel EURO III Entre le 1er octobre 2001 et le 30 septembre 2006
NC Non classés	Pas de norme tout type Avant le 1er juin 2000 Aucune vignette	Diesel / Essence EURO 1 et avant Jusqu'au 31 décembre 1996	Diesel / Essence EURO 1 et avant Jusqu'au 30 septembre 1997	Diesel / Essence EURO I, II et avant Jusqu'au 30 septembre 2001

Source : Ministère de la Transition écologique. Infographie : Ligue de Défense des Conducteurs

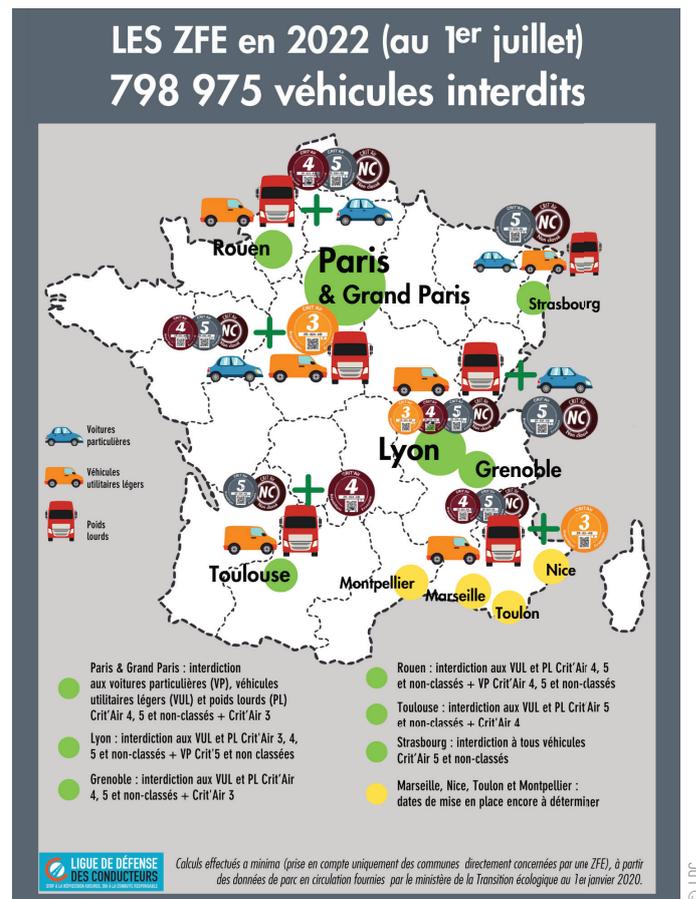
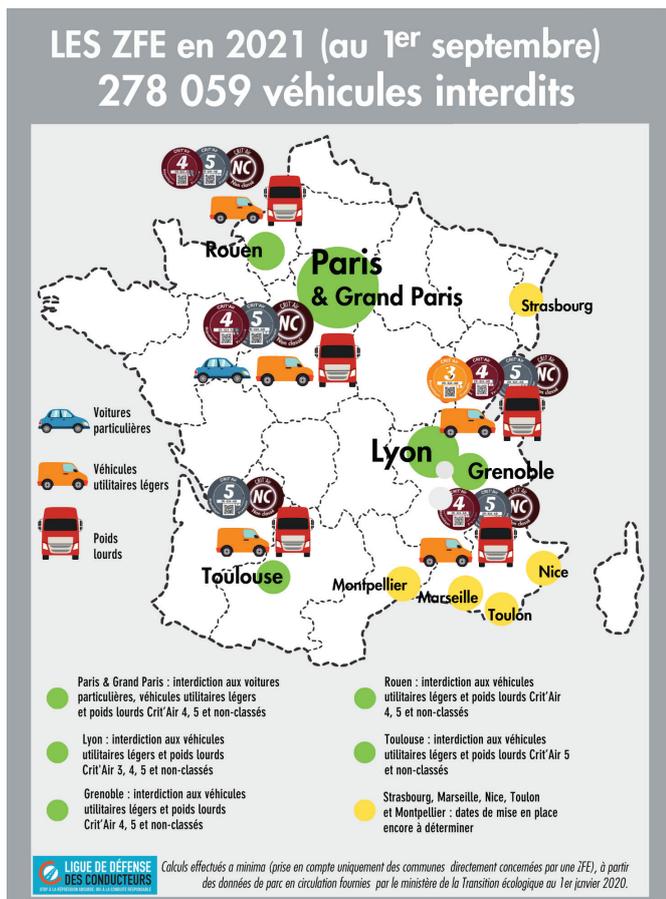
tion telle qu'elle devrait être en France au 1^{er} septembre 2021 : la métropole du Grand Paris interdira de circulation les vignettes Crit'Air 4,5 et les véhicules non classés. La métropole du Grand Lyon interdira de manière permanente les poids lourds (PL), véhicules utilitaires légers (VUL) qui témoignent d'une pastille 3, 4, 5 et non classés. Idem à Grenoble, mais uniquement pour les PL et VUL classés 4, 5 ou non classés. La métropole rouennaise sera calée à l'unisson de la grenobloise, tandis qu'au sein de la métropole de Toulouse, seuls les PL et VUL détenant une pastille 5 ou pas de pastille du tout seront interdits de circulation. Enfin, concernant les métropoles de Strasbourg, Marseille, Nice, Toulon et Montpellier, rien n'est encore arrêté à l'heure actuelle,

⁷ - Voir le calendrier détaillé de leur mise en place en annexe.

même s'il est prévu que dans la préfecture du Bas-Rhin et les villes qui l'entourent, la circulation sera interdite aux Crit'Air 5 et non classés à compter du 1^{er} janvier 2022.

Sur les cinq métropoles qui ont déjà esquissé ou mis en place leur ZFE, il existe déjà quatre régimes d'exclusion différents. Le premier perdant sera l'automobiliste, évidemment. Si celui-ci possède un véhicule un peu âgé, parcourir une longue distance en France et pénétrer plusieurs métropoles relèvera à coup sûr du casse-tête. D'autant qu'en 2022, la situation se complexifie-

ra davantage, avec le Grand Lyon qui proscritra la circulation de tous les engins Crit'Air 5, contrairement à sa voisine, Grenoble... Mais plus grave encore : ces régimes différenciés vont introduire des différences de traitement des citoyens et des personnes morales. Est-il concevable qu'une entreprise grenobloise ait le droit d'avoir une flotte moins propre (et moins chère) que son homologue lyonnaise, située à une centaine de kilomètres ? En vertu de quoi les seuls Parisiens ont-ils le droit d'utiliser leurs vieux véhicules la nuit et le week-end, et pas les autres ?



C. Les plus modestes, premières victimes avant d'être les premiers bénéficiaires

L'instauration des ZFE frise aussi le ridicule à d'autres égards. Le périmètre de la ZFE parisienne se situe à l'intérieur de l'A86, une autoroute urbaine qui ceinture la première couronne d'Île-de-France. Mais certaines communes, comme Maisons-Alfort ou Drancy par exemple, sont traversées par l'A86. Le législateur a-t-il décidé d'inclure ou d'exclure la totalité de la commune au périmètre réservé ? Pas du tout. Certaines villes

sont coupées en deux d'un point de vue réglementaire. Deux régimes différents pour des citoyens d'une même ville. Le maire de Drancy pendant 16 ans, Jean-Christophe Lagarde, aujourd'hui député de Seine-Saint-Denis, enrage. Selon lui en effet, le morceau de Drancy inclus dans la ZFE est celui où se situe le principal supermarché de la ville. Tous les Drancéens y font leurs courses (voir aussi p. 25). Ainsi, les habitants de

POUR PERMETTRE À CEUX QUI VIVENT À PROXIMITÉ DU TRAFIC, DANS LES LOGEMENTS LES MOINS CHERS, DE BÉNÉFICIER D'UNE QUALITÉ DE L'AIR AMÉLIORÉE, LES ZFE EXCLUENT LES AUTOS LES PLUS VIEILLES... PÉNALISANT CES MÊMES PERSONNES

cette ville de Seine-Saint-Denis pourront continuer d'utiliser leurs vieux véhicules, mais pas pour faire leurs achats ! Cette ville de Drancy est d'ailleurs parfaitement représentative de l'irrationalité de l'imposition d'une ZFE.

Car il n'existe pas qu'une fracture territoriale dans cette cité de 72 000 habitants. Drancy, c'est un tiers de HLM, pas « *d'infrastructure de transports collectifs lourde* », selon Jean-Christophe Lagarde et 20,5 % du parc de véhicules des résidents qui est illégal depuis le 1^{er} juin dernier. Au 1^{er} juillet 2022, 51,8 % des véhicules détenus par les Drancéens seront interdits de circulation, soit 15 760 sur 30 370, sachant que d'après l'ex-maire, « *82 % des Drancéens travaillent en dehors de la ville, donc prennent leur voiture.* » Seule La Courneuve est dans une situation encore plus problématique, avec 52,4 % des voitures, cars et camions de la commune qui seront illégaux en 2022...



Une véritable « *politique d'assignation à résidence* » pour le député du 93, qui sait comme tout le monde que l'immense majorité des Drancéens n'aura jamais les moyens d'accéder à un véhicule neuf. À Marseille, le maire de la ville et principal organisateur de la ZFE au sein de la métropole d'Aix-Marseille paraît être le seul dirigeant parfaitement conscient du problème. Il l'a d'ailleurs reconnu sans ambages, à l'occasion d'un conseil municipal le 2 avril dernier : « *Bien entendu que nous aimerions mettre en place la ZFE demain matin, a rétorqué un Benoît Payan un brin agacé à des opposants municipaux, mais dans une ville où il y a de tels retards infrastructurels [...], cela ne se fera pas au détriment des Marseillais les plus humbles, les plus pauvres, cela ne se fera pas en faisant de la casse sociale [...]. Ces dizaines, ces centaines de milliers de Marseillais qui n'ont pas d'autre choix que se déplacer dans des voitures polluantes à 500 € parce que l'offre de transports publics est indigente, vous en faites quoi dans la ZFE ? Vous passez en force ? Vous leur dites "tant pis pour vous", vous n'aurez qu'à marcher ou courir ?* »

Le principal problème de l'instauration des ZFE est ainsi social et tout à fait paradoxal, aussi. Ces zones sont inventées afin de permettre aux personnes qui vivent à proximité du trafic, c'est-à-dire dans les logements les moins chers, de bénéficier d'une qualité de l'air améliorée. Mais en excluant les autos les plus vieilles, on pénalise ces mêmes personnes à faibles revenus. Dès cette année, 278 059 véhicules devraient être directement concernés par les restrictions de circulation, sachant que les métropoles de Nice, Toulon, Marseille et Montpellier n'ont pas encore communiqué le régime d'exclusion qu'elles allaient adopter. Sur ces 278 059 propriétaires de véhicules, combien seront en mesure de remplacer leur auto ?

D. Des autos invendables en ville

Outre la question des aides à l'achat (voir chapitre suivant), il faut en effet bien avoir à l'esprit le fait que toutes les métropoles de France de plus de 150 000 habitants vont se doter d'une ZFE dans un délai de quatre ans. Les millions

de véhicules obsolètes vont donc devoir être revendus, afin d'en tirer quelques deniers pouvant permettre d'en racheter d'autres. Mais qui achètera un véhicule qui ne pourra pas lui permettre de rouler légalement dans sa région d'apparte-

nance ? Les voitures exclues, qui possèdent déjà à l'heure actuelle une valeur résiduelle modeste, vont vraisemblablement devenir invendables dans les villes. Les citoyens devront-ils aller dans les territoires les plus ruraux pour trou-

Ligue de Défense des Conducteurs : les véhicules les plus anciens vont-ils devenir invendables en ville ?

Yoann Taitz : « On se dirige vers un double marché. D'un côté les grands marchés urbains avec ZFE, où il y aura une baisse d'intérêt pour les véhicules thermiques, puisque les gens qui y résident n'auront plus la possibilité de les revendre à proximité : le risque est clairement une baisse de leur valorisation. De l'autre côté un marché rural, qui demeurera attaché aux véhicules thermiques, car le niveau de vie n'y est pas du tout le même qu'en ville.

Faut-il s'attendre à une migration des diesels de la ville vers les campagnes ?

Les véhicules devenus « invendables » dans les centres urbains devraient pouvoir trouver plus facilement preneurs dans les milieux ruraux, en effet...

Les diesels verront-ils leur valeur plonger ?

Il ne faut pas forcément s'attendre à une décote. Ce n'est pas ce qui se passe en ce moment, parce que la demande en véhicules diesels d'occasion est toujours assez forte, alors que l'offre en diesels neufs est de plus en plus faible. Il faudra en revanche s'attendre à des baisses de valeur résiduelle sur les véhicules à essence. La proportion est d'environ 50 à 52 % de véhicules neufs à essence vendus, tandis que sur le marché de l'occasion, l'essence emporte environ 40 à 45 % des demandes. L'offre en modèles essence est aujourd'hui supérieure à la demande ! De plus, bien des clients se rendent aujourd'hui compte de l'ineptie d'un moteur à essence sur des véhicules de type SUV.

ver un acquéreur potentiel ? Afin d'éclaircir cette question, La Ligue de Défense des Conducteurs a interviewé Yoann Taitz, directeur régional France & Bénélux de la valorisation et de la prospective automobile pour la société Autovista.



On ne s'attend donc pas à une chute des valeurs sur les diesels, cela va se stabiliser.

Tout cela est-il de nature à influencer le marché du neuf dans un sens ou dans l'autre ?

Ce qui influence le plus le marché du neuf, ce sont les incitations des pouvoirs publics. Que ce soit la future norme Euro 7, le Cafe (voir glossaire) ou la loi Lom, tout cela concourt à dire en ce moment à l'acheteur d'un véhicule neuf "n'achetez pas une voiture thermique parce que d'ici quatre ans, vous ne pourrez plus aller dans les centres villes". »

8 - Loi européenne visant à limiter les émissions de CO₂, voir glossaire

E. Entreprises et artisans dans le collimateur

Les premiers lésés seront donc les particuliers possesseurs d'un véhicule qui n'aura presque plus de valeur. Cependant, hormis au sein du Grand Paris, les autres ZFE mises en place ne visent pas encore les véhicules particuliers. Que ce soit à Grenoble, Lyon ou bientôt à Toulouse et Rouen, utilitaires et poids lourds sont prioritairement dans le collimateur. Si l'affaire a du sens d'un point de vue purement écologique (quasiment 100 % de moteurs diesels sur les PL et les VUL aujourd'hui), ce n'est pas franchement le cas d'un point de vue économique. Les chiffres laissent dubitatifs. En excluant les PL et VUL Crit'Air 3 au 1^{er} janvier 2021, la métropole de Lyon a décrété que 28 % de ses engins à destination professionnelle (calcul *a minima*, portant sur les seules communes du périmètre de la ZFE) sont d'ores et déjà illégaux. Certes, des dérogations et aides existent (voir le chapitre suivant), mais elles sont bien évidemment insuffisantes, voire totalement inadaptées. Un poids lourd qui fait de la longue distance ne fonctionne pas au gaz, mais au gazole. Idem pour les VUL. À ce jour, il existe effectivement un Renault Master électrique. Prix de départ ? 55 000 €, annonce le constructeur. Soit très exactement le double du prix du Renault Master de base, dont les tarifs démarrent à 27 000 €. Outre le prix, quel artisan sera en mesure de réaliser sa journée complète de travail avec une seule charge et donc, une autonomie comptée ? Le quotidien *Les Échos* a récemment relaté une histoire tout à fait en lien avec ce qui est en train de se produire. Le Grand Lyon veut

donc des PL et VUL impeccables. Un élu de la Confédération des petites et moyennes entreprises (CPME) du Rhône a demandé une dérogation de circulation pour ses deux camionnettes classées Crit'Air 3, qui lui a été accordée sur la foi de la présentation d'un bon d'achat pour des camionnettes équivalentes classées 2. Mais ces VUL sont « *des Crit'Air 2 qui seront interdits demain, avant d'être amortis, s'étouffe le chef d'entreprise, alors qu'il n'y a pas d'alternative valable actuellement dans les Crit'Air 0 ou 1.* » Et de confier au quotidien qu'il est tout simplement « *malhonnête de nous obliger à investir maintenant, dans des modèles par avance obsolètes.* » La Chambre de commerce et d'industrie d'Île-de-France est au diapason. Elle compte bien demander à la Métropole du Grand Paris de se montrer compréhensive envers les entreprises qui n'ont pas encore amorti leurs véhicules, en leur accordant une dérogation de circulation.

OUTRE LE PRIX D'UN VÉHICULE ÉLECTRIQUE, QUEL ARTISAN SERA EN MESURE DE RÉALISER SA JOURNÉE COMPLÈTE DE TRAVAIL AVEC UNE SEULE CHARGE ET DONC, UNE AUTONOMIE COMPTÉE ?

Afin de faire le point sur l'épineuse question de l'accès aux centres-villes pour les professionnels, la Ligue de Défense des Conducteurs s'est rapprochée de l'Alliance du commerce, qui représente les intérêts de 450 enseignes et de 27 000 points de vente. Le ton est loin d'être hostile aux ZFE. Et pourtant : « *La Métropole du Grand Paris fait croire que le diesel sera interdit en 2024. Si elle l'interdit aussi pour le transport de marchandises, pourquoi pas, mais à ce moment-là, les Parisiens ne mangeront plus ! 96 % des poids lourds sont des diesels, l'approvisionnement des magasins se fait par camion et cela restera le mode de transport roi, car il s'agit du plus flexible.* », note l'Alliance qui, à l'instar de la CPME, fait remarquer qu'un renouvellement de flotte ne se réalise pas en un claquement de doigts. Surtout lorsque l'offre alternative n'existe pas !



F. Désertification accrue

En sanctuarisant les centres-villes et en imposant des contraintes aux commerçants qui les font vivre, l'État risque en outre de se trouver face à un problème connu de nombreuses villes de province : la désertification. L'exécutif est tout à fait conscient du problème, un rapport sur le sujet avait même été commandé à l'Inspection générale des finances en 2016. À l'heure actuelle, l'Agence de cohésion des territoires, qui remplace feu la Datar, mène même un projet nommé « Action cœur de ville », car il y aurait urgence : « *La revitalisation de nos centres-villes demeure plus que jamais un enjeu sociétal majeur* », indique l'Agence. Ce sujet de la raréfaction des clients inquiète au plus haut point l'Alliance du commerce : « *Si l'on ferme l'accessibilité automobile des centres-villes, les gens ne viendront plus*, reprend le syndicat professionnel, *il faut faire attention à ne pas transposer un modèle parisien sur des villes de province, où les gens se déplacent en voiture* ». Le président de la CPME de Haute-Garonne n'en pense pas moins. Il s'est

exprimé sur le sujet auprès d'Actu.fr en février 2021 : « *Les enseignes prêtes à mettre des fortunes place du Capitole, c'est fini. Elles n'y trouvent plus de valeur ajoutée... Il suffit de voir Nespresso qui désormais fait 90 % de son chiffre d'affaires par Internet et n'a plus envie de payer 600 euros le m² à la location. Or, si Nespresso n'est pas en mesure de payer, qui peut le faire ?! Il faut se poser ces questions* ».

« SI L'ON FERME L'ACCESSIBILITÉ AUTOMOBILE DES CENTRES-VILLES, LES GENS NE VIENDRONT PLUS, S'INQUIÈTE L'ALLIANCE DU COMMERCE »

relève Samuel Cette. Enfin, une grande ville, un chef-lieu sont destinés à rayonner et à attirer l'ensemble de la population d'une région. L'essentiel des grandes infrastructures culturelles s'y trouvent en règle générale, de même que les institutions. En limitant l'accès des villes à ceux qui ont les moyens d'y pénétrer, l'État est-il en phase avec ses propres aspirations ?

III. UN ACCOMPAGNEMENT MAL CIBLÉ

A. Des aides insuffisantes

Malgré un État en déficit chronique, l'illusion est là : l'administration distribuerait généreusement chèques et subventions aux personnes qui se trouvent contraintes de changer de véhicule. La réalité est nettement moins charmante. L'État, au niveau national, offre une aide significative sous la forme du bonus CO₂. Une gratification accordée uniquement aux acheteurs d'une voiture électrique neuve, sans conditions de revenus et qui peut grimper à 6 000 €, dans la limite de 27 % du prix d'achat. Le deuxième dispositif d'aides nationales est constitué par la prime à la conversion. Comme son nom l'indique, la prime à la conversion suppose la mise au rebut d'un véhicule ancien (diesel avant 2011, essence avant 2006) pour l'achat

d'un plus récent, qu'il soit neuf ou d'occasion. La prime à la conversion permet d'atteindre un maximum d'aides de 5 000 €, dans la limite de 80 % du prix d'acquisition de l'auto et... sous conditions de revenus.

Il s'agit là de la principale limite du système de primes étatiques. Le dispositif existe, mais paradoxalement, peu d'automobilistes y ont droit ! Explication : pour obtenir le montant maximal de la prime à la conversion, il faut certes posséder une vieille voiture, mais aussi témoigner d'un revenu annuel (revenu fiscal de référence par part) inférieur à 6 300 € ou à 13 489 € si l'on est un « gros rouleur ». Pour les personnes dont le revenu dépasse 13 489 € par an, le montant maximal de la prime à la conversion tombe

à 2 500 €. Les citoyens dont le revenu n'excède pas 13 489 € par an sont nombreux en France. Mais font-ils pour autant partie de ceux en mesure de se payer un véhicule ? Il convient de savoir qu'en 2021, le Smic mensuel est de 1 231 € net. Soit 14 772 € annuels. Ce qui signifie qu'une personne payée au Smic ne peut pas atteindre le maximum d'aides possibles, car elle gagne trop ! Les aides nationales, lorsque leurs montants deviennent à peu près intéressants, sont réservées à des travailleurs pauvres sans doute déjà largement incapables d'assumer l'intégralité des coûts d'une voiture...

Dernier-né en date, puisqu'il a été annoncé en mars 2021, le « microcrédit véhicules propres » s'avère lui aussi un dispositif national : « *C'est un crédit d'un montant de 5 000 € maximum, destiné aux personnes exclues du système bancaire classique, à faibles revenus ou en situation professionnelle fragile, pour l'acquisition de véhicules peu polluants* », indique le ministère des Transports. À noter enfin que l'État accordait jusqu'au 30 juin 2021 une « surprime ZFE » de 1 000 € pour les personnes habitant ou travaillant dans une ZFE. La discussion de la loi de finances 2022 pourrait sans doute voir ce type d'aide exceptionnelle réapparaître.

Moins contraignantes, mais pas forcément plus généreuses, sont les aides proposées par la Métropole du Grand Paris, pour prendre un exemple. Il est tout d'abord à noter que les aides métropolitaines sont cumulables avec les gratifications nationales et même, avec d'éven-



L'ILLUSION EST LÀ : L'ÉTAT DISTRIBUERAIT GÉNÉREUSEMENT CHÈQUES ET SUBVENTIONS POUR AIDER À CHANGER DE VÉHICULE. LA RÉALITÉ EST NETTEMENT MOINS CHARMANTE

tuelles primes accordées au niveau municipal. Le schéma est le suivant : en cas de destruction d'un véhicule classé Crit'Air 4 ou 5, si le revenu est inférieur à 6 300 € annuels, une prime de 6 000 € est accordée. Dans la limite de 50 % du prix du nouveau véhicule, aides de l'État déduites, pour l'achat d'un véhicule électrique ou d'une essence et dans la limite de 117 g de CO₂ émis par kilomètre. Le montant d'aide tombe à 5 000 €, si le revenu est compris entre 6 300 € et 13 489 €, tandis qu'au-delà d'un revenu annuel de 35 052 €, la gratification n'est plus que de 1 500 €, voire nulle en cas d'achat d'une voiture à essence. Une nouvelle fois, à l'instar du schéma étatique, les personnes imposables sont les plus mal loties. La Métropole du Grand Paris n'accorde de subvention qu'en cas de destruction préalable d'une auto âgée, mais pour les personnes imposables, celle-ci doit être non classée ou Crit'Air 5, tandis que pour les gens non imposables, les autos Crit'Air 4 entrent dans le champ d'application.

Depuis le 1^{er} juin dernier, pourtant, les Crit'Air 4 sont frappées d'interdiction de circulation dans la capitale et ses environs. La Métropole n'accorde donc aucune subvention aux ménages imposables qui possèdent un véhicule relativement vieux, même si celui-ci est frappé d'une interdiction de circulation ! La région Île-de-France propose elle aussi des aides, mais qui ne sont pas cumulables avec les primes métropolitaines. La mairie de Paris dispose également d'un programme visant à aider les professionnels à changer de véhicule. Une entreprise de transport par autocar peut ainsi bénéficier de 9 000 € d'aides pour

l'achat d'un engin neuf fonctionnant au GNV, à l'électricité ou à l'hydrogène. Un montant parfaitement dérisoire, compte-tenu des prix au catalogue de ces engins, encore expérimentaux pour certains.

Pour rester au sein de la métropole du Grand Paris, la ville de Drancy a enfin fait le choix de proposer des aides à l'achat à ses administrés. Une prime de 1 500 € est accordée aux Drancéens, ce qui n'est guère courant de la part d'une commune de moins de 100 000 habitants. Pourtant, selon la mairie de Drancy, *« il n'y a eu qu'une quinzaine de primes attribuées en 2020 pour l'achat (1 500 €) ou la location longue durée (750 €) d'un véhicule automobile électrique, alors qu'il n'y a pas de conditions de revenus, au contraire des primes d'État ou de la Métropole du Grand*

B. Des dérogations aléatoires

Les zones se devront d'être à faibles émissions, mais pas pour tout le monde. Il existe en effet un schéma national de dérogations, que les collectivités locales ne peuvent remettre en cause : les véhicules dits d'intérêt commun (pompiers, police, douanes, militaires, transport d'organes, etc.) ne sont soumis à aucune restriction, tout comme les véhicules servant au déplacement des personnes handicapées. Mais il y a plus fort : seront autorisés à déroger aux règles de la bienséance environnementale... les transports en commun ! Alors même que les collectivités locales misent sur ces derniers pour limiter le trafic, alors que les métropoles ne cessent de se draper dans un écran de propreté, la loi permet aux bus de bénéficier d'une dérogation de trois à cinq ans, en fonction de leur niveau d'émissions de polluants atmosphériques. À l'instar de tous les gestionnaires de flottes, les collectivités locales se seraient-elles aperçues qu'il était très difficile de se passer d'un moteur diesel sur un véhicule lourd ?

À la liste des dérogations nationales, s'ajoute celle des exemptions au niveau local. La Métropole du Grand Paris a déjà communiqué sur le sujet : sont exemptés du respect

Paris. Ce dernier élément est sans doute un frein, comme le manque de points de recharge. »

L'État n'a enfin qu'un mot à la bouche lorsqu'il est question d'aides : le « guichet unique ». Ce bureau (virtuel ou physique) est censé faciliter la vie des gens en centralisant toutes les demandes de primes et autres bonus. Le hic, c'est que seules les primes d'État et de la Métropole du Grand Paris font l'objet d'un guichet unique accessible sur Internet. Pour un citoyen du Grand Lyon, il faudra donc constituer deux dossiers de demandes d'aides : un pour l'État, l'autre pour la métropole. Sans compter le dossier pour une hypothétique prime municipale, ou alors la sollicitation d'un microcrédit, dont le montage revient aux structures d'assistance sociale.

de la ZFE les camions de déménagement, les véhicules frigorifiques, les camions citernes, les convois exceptionnels, les véhicules d'approvisionnement des marchés, mais aussi les véhicules de collection, entre autres : *« Nous avons obtenu des accords de principe dans toutes les ZFE, mais rien n'est acté [à noter : le 1^{er} juin 2021, premier jour de l'application de l'interdiction de circulation des véhicules Crit'Air 4 en plus des Crit'Air 5 et Non classés dans la Métropole du*

LA COHÉRENCE N'EST PAS DE MISE EN MATIÈRE DE DÉROGATIONS, CE QUI AMÈNERA À VOIR DES SITUATIONS UBUESQUES D'UN TERRITOIRE À L'AUTRE

Grand Paris, cette dernière a confirmé la dérogation dont bénéficient désormais les « cartes grises collection »]. Tout cela sera soumis au vote des assemblées délibérantes des métropoles», note Laurent Heriou, le directeur général de la Fédération française des véhicules d'époque. L'exemple des poids lourds approvisionnant les marchés est tout à fait symptomatique du souci lié à des exemptions uniquement locales.



Si la Métropole du Grand Paris a déjà mis en place une dérogation les concernant (en plus de dérogations envers les professionnels « *notamment impactés par la crise sanitaire* », s'ils remplissent une longue liste de conditions), ce n'est pas le cas de la Métropole de Lyon, qui indique accepter d'étudier leur cas de manière individuelle. La Métropole de Rouen, pour sa part, envisage une dérogation pour les professionnels des marchés d'une durée de 3 ans. Autre initiative normande, la

possibilité d'étudier une exemption à titre isolé, pour les « *véhicules spécifiques dont les caractéristiques ne permettent pas un remplacement par un véhicule présentant des caractéristiques équivalentes respectant les restrictions sur le certificat de qualité de l'air, à condition que la carence du marché à proposer ce type de matériel soit démontrée par le demandeur et qu'il soit justifié que les caractéristiques en cause soient indispensables ou de nature expérimentale* ». Une dérogation pour un tel motif n'est pas envisagée à ce jour au sein de la Métropole du Grand Paris, pas plus qu'à Lyon, alors qu'elle fait partie des dérogations possibles à Grenoble. À Lyon en revanche, les entreprises en cessation de paiement pourraient voir leurs flottes de véhicules entrer dans le champ des dérogations. Une mesure qui est à l'ordre du jour à Rouen aussi, mais pas à Paris ou à Grenoble... La cohérence n'est pas non plus de mise en matière de dérogations, ce qui amènera *in fine* à voir des situations ubuesques, voire injustes, d'un territoire à l'autre.

C. Pas plus de transports en commun pour les ZFE

La loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019, qui a notamment instauré l'obligation de créer des ZFE en France, se veut surtout un texte visant à organiser le développement des transports collectifs dans les années à venir. La lecture des 112 pages de loi se révèle tout à fait instructive : on y apprend vite que les investissements de la décennie actuelle sont essentiellement consacrés à l'entretien et à la modernisation des réseaux existants, qu'ils soient routiers, ferroviaires ou maritimes. Point de grands travaux à l'horizon, de créations de nouvelles lignes de train par exemple, pour tenter de supplanter l'auto individuelle ? Bien sûr que si ! L'article 1^{er} de la loi est tout à fait clair : l'État et ses représentants devront s'attaquer à « *la résorption de la saturation des grands nœuds ferroviaires, afin de doubler la part modale du transport ferroviaire dans les grands pôles urbains* ». Un rapport sur les modalités et le financement d'une telle idée était même censé être remis au Parlement le 30 juin 2020 au plus tard, selon la

loi. Mais surprise ! En juin 2020, *Le Figaro* tente d'obtenir cette fameuse étude sur le développement des « *trains d'équilibre du territoire* » et se voit confier par le ministère de la Transition écologique que le document sortira « *à la fin de l'été* ». En février 2021, c'est au tour de *Libération* de s'enquérir du sort du rapport : il verra le jour « *au début du printemps* », as-

IL NE FAUT SURTOUT PAS CROIRE QUE LA MISE EN PLACE DES RESTRICTIONS DE CIRCULATION ENTRAÎNERA AUSSITÔT UN ACCROISSEMENT DE L'OFFRE DE TRANSPORTS EN COMMUN...

sure-t-on au quotidien... Au 28 avril 2021, soit quasiment un an après la date théorique de rendu, aucune étude portant sur le développement des lignes ferroviaires n'a été transmise au Parlement. Ce non-respect des engagements légaux est une habitude dans les cabinets ministériels ; mais ce cas précis est tout à fait révélateur d'un État incapable de financer de

nouveaux projets, dans un contexte où la crise du Covid-19 a déjà entraîné un recours massif à l'emprunt.

Il ne faut donc surtout pas croire que la mise en place des restrictions de circulation d'un côté entraînera illico presto un accroissement de l'offre en transports en commun de l'autre. L'Atelier parisien d'urbanisme, qui a mené l'essentiel des enquêtes préalables à la mise en place de la ZFE parisienne, le confirme clairement : « *L'impact du renforcement de la ZFE sur la charge des réseaux de transports collectifs est négligeable. Le report des déplacements en voiture vers les transports en commun lié à la restriction jusqu'au Crit'Air 4 des véhicules sera très modéré, et à moyen terme, compte tenu de la situa-*

tion sanitaire, n'entraînera pas de problèmes de saturation du réseau. En revanche, l'interdiction jusqu'au Crit'Air 3 envisagée ultérieurement devrait avoir un impact significatif ». Une interdiction qui entrera en vigueur en 2022, c'est-à-dire demain. Or, les chantiers pour creuser un tunnel, construire une ligne de train ou une gare sont titanesques, engloutissent des milliards et s'étalent sur des années. Les montages financiers entre l'État, les régions et autres collectivités locales sont complexes et génèrent des dizaines d'allers et retours... Le doublement de « *la part modale du transport ferroviaire dans les grands pôles urbains* » aura sans doute lieu, effectivement. En 2035 au plus tôt.

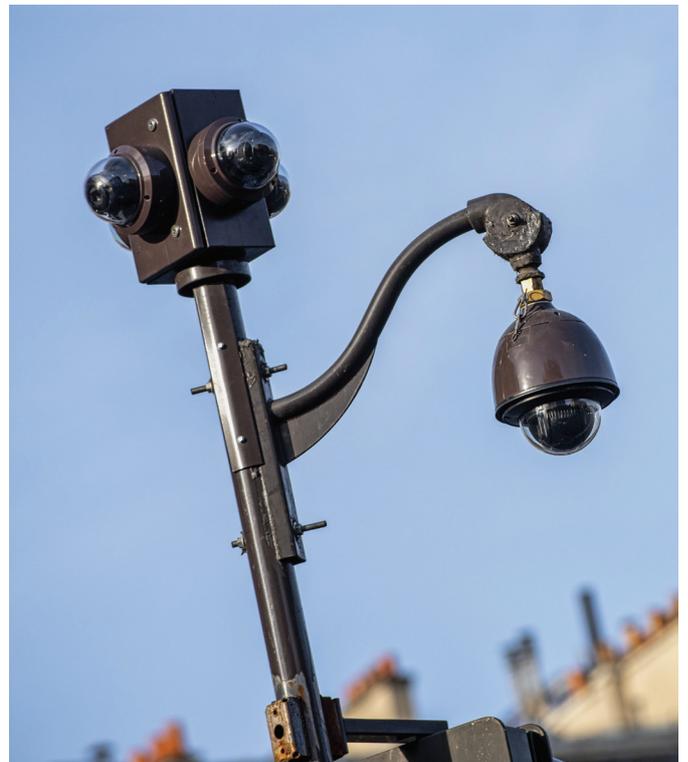
IV. L'AVÈNEMENT DU « VIDÉO-FLICAGE » SOUS PRÉTEXTE DE L'ÉCOLOGIE

A. Des caméras partout

Contrôler tout le monde et tout le temps, le rêve de tout État autoritaire : l'instauration des ZFE permet déjà à bien des Républiques en Europe de se comporter comme tel. La France ne dérogera pas à la règle, en dépit des postures adoptées par certains politiques gênés aux entournures. Afin de faire respecter les règles de la ZFE, l'État français n'a donc trouvé qu'un seul moyen : la vidéoverbalisation. Que ce soit le ministère de la Transition écologique ou les collectivités locales, aucun, pour les besoins de cette étude, n'a accepté de communiquer sur le sujet. Et pour cause : les Français vont devoir s'habituer à vivre avec une caméra au-dessus de la tête, un sujet peu porteur d'un point de vue électoral.

Le ministre délégué aux Transports, Jean-Baptiste Djebbari, l'a donc annoncé dans les colonnes du *Parisien* en janvier 2021 : « *L'objectif, c'est qu'elle démarre [ndlr, la vidéoverbalisation] d'ici fin 2021. Puis que les contrôles-sanctions automatisés, avec un radar, puissent se développer dans la foulée* », a-t-il déclaré. L'exécutif en serait actuellement à une phase « *d'exécution et de mise en œuvre, en lien avec*

le ministère de l'Intérieur et l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions », a complété le ministre. L'État a confié à un préfet fraîchement retraité, Raphaël Bartholt, la mission de mettre en place la vidéoverbalisa-



© LDC

tion dans les ZFE. De ce fait, le ministère de la Transition écologique a fait savoir qu'un « *guide de préconisations pour la mise en œuvre du contrôle des véhicules dans les ZFE-m réalisé par le CEREMA devrait être disponible au 1^{er} semestre 2021. Il présente les outils juridiques et techniques à la disposition des collectivités qui souhaitent*

POUR FAIRE RESPECTER LES RÈGLES DES ZFE, L'ÉTAT FRANÇAIS N'A ÉVIDEMMENT TROUVÉ QU'UN SEUL MOYEN : LA VIDÉOVERBALISATION

réaliser un contrôle efficace de leur ZFE ». Combien de caméras, où et pour quel coût ? Autant de questions pas encore totalement élucidées à l'heure actuelle, pour l'ensemble des collectivités locales qui sont engagées dans une ZFE. La loi Lom a néanmoins livré une partie du cadre

juridique de la vidéoverbalisation. Ainsi, d'après le texte publié en décembre 2019, « *les modalités de contrôle ne conduisent pas à contrôler chaque jour plus de 15 % du nombre moyen journalier de véhicules circulant au sein de la zone* ». De plus, « *les lieux de déploiement retenus n'ont pas pour effet de permettre un contrôle de l'ensemble des véhicules entrant dans la zone à faibles émissions mobilité ou dans un espace continu au sein de cette zone* », explique toujours la loi. Le ministère de la Transition écologique précise de surcroît qu'il « *peut y avoir au maximum un dispositif de contrôle tous les 40 kilomètres de voirie* » et que les occupants des véhicules sont systématiquement floutés. Toutes les données seraient enfin conservées huit jours au maximum en cas de procédure pénale, avant d'être détruites.

B. Des communes qui s'affranchissent déjà des règles

La loi Lom, du moins sur le papier, ne ressemble donc pas une loi promouvant un « vidéo-flicage » permanent, sans foi ni loi. Mais bien des questions se posent : lorsqu'un infractionniste recevra une amende émise par un agent assis derrière un écran de contrôle, aura-t-il la possibilité de demander la preuve que le jour où l'infraction a été commise, pas plus de 15 % des voitures présentes dans la zone ont fait l'objet d'une vérification ? La Cnil est plutôt pointilleuse sur ce genre de sujets. Et comme on peut s'y attendre, certaines communes s'affranchissent déjà largement des règles édictées, pour verbaliser à tout va. Selon

la Cnil, le droit français ne permet pas à ce jour d'utiliser le dispositif de Lecture automatique des plaques d'immatriculation (Lapi) pour verbaliser autre chose que des infractions au stationnement. Pourtant, « *la présidente et la vice-présidente de la Cnil ont adopté plusieurs mises en demeure à l'encontre de communes ne respectant pas le cadre légal* », a signalé l'institution en août 2020. Avec des caméras partout et sans doute de multiples infractions visibles sur leurs écrans, les agents verbalisateurs s'en tiendront-ils au strict cadre juridique qui leur a été donné ?

C. Les dérives flamandes bientôt en France

Le souci de la vidéoverbalisation tient au fait qu'elle agit aveuglément, sans le moindre discernement. Tout le contraire des forces de l'ordre qui, lorsqu'elles constatent une infraction au bord de la route, interpellent le conducteur et lui demandent d'emblée une explication. Bien des conducteurs français et wallons s'en sont aperçus ces

dernières années. En territoire flamand, plus particulièrement à Anvers, a été instaurée fin 2017 une « *low emission zone* » évidemment contrôlée par caméras. Combien de conducteurs français ont-ils reçu une amende pour avoir pénétré la Lez belge, sans s'être enregistrés au préalable ? Sans doute des dizaines de milliers. Des députés et sé-

COMBIEN DE CONDUCTEURS FRANÇAIS, EN VOYAGE À ANVERS, ONT-ILS REÇU UNE AMENDE POUR AVOIR CIRCULÉ DANS UNE ZFE SANS LE SAVOIR ? SANS DOUTE DES DIZAINES DE MILLIERS

nateurs ont déjà alerté l'exécutif sur le caractère scandaleux d'une telle pratique. L'État n'a évidemment pas donné suite. Il faut dire que la France est complice, puisqu'elle permet aux autorités belges de consulter le fichier des immatriculations pour identifier les contrevenants... « *Je ne sais pas combien de personnes sont venues me solliciter à ce jour, peut-être 4 000... Je reçois entre une vingtaine et une trentaine de mails quotidiennement sur le sujet* », explique Thierry Vallat, un avocat parisien absolument pas spécialiste du droit routier. Celui-ci s'est néanmoins lancé dans un combat juridique avec la ville d'Anvers, car à l'instar de n'importe quel citoyen, Maître Vallat a reçu 150 € d'amende pour avoir traversé la ville belge sans avoir enregistré son véhicule au préalable : « *J'ai essayé de faire intervenir des députés, l'ambassade, rien n'y fait. À Anvers, ils sont droits dans leurs bottes* », note-t-il.



C. Les étrangers, premières victimes potentielles

La sanction sans pédagogie préalable, sans pouvoir plaider « le droit à l'erreur » cher au gouvernement français, paraît en effet une mesure détestable à bien des égards. À commencer aux yeux des ressortissants étrangers. La France est le pays le plus touristique au monde (hors période de crise sanitaire, évidemment). Si, fort heureusement tous les touristes ne découvrent pas les charmes du Mont-Saint-Michel au volant de leur voiture, c'est sans doute majoritairement le cas pour les étrangers frontaliers. À l'occasion de la dernière « enquête plaques » de la ville de Paris (2014), il avait été établi que sur 45 927 immatriculations relevées, 83 % d'entre elles figuraient effectivement dans le SIV. Les 17 % restants sont les véhicules étrangers, moins les quelques erreurs de relevés

commises. Cette étude permet donc d'imaginer qu'à Paris, plus de 15 % des voitures en circulation à un instant T relèvent d'une immatriculation étrangère. S'agira-t-il de leur envoyer des amendes à tout-va, pour n'avoir pas respecté les règles de la ZFE ? Parmi les métropoles qui ont déjà livré les modalités de fonctionnement de leur ZFE, aucune ne mentionne le cas des véhicules immatriculés à l'étranger. À aucun moment, des panneaux multilingues d'entrée dans une ZFE n'ont été envisagés. Les ressortissants allemands, anglais, belges ou espagnols qui n'ont pas acquis une pastille Crit'Air par simple méconnaissance de la loi française, n'auront qu'un seul choix : s'affranchir d'une amende de 68 €. Une manière de procéder indigne au pays des Droits de l'Homme.



ZFE ET VIDÉOVERBALISATION : CE QUE DIT LA LOI

Dans une Zone à faibles émissions (ZFE) également connue sous le nom de Zone à faibles émissions mobilité (ZFE-m), le port de la vignette Crit'Air permet de circuler ou non avec son véhicule, selon la réglementation locale. Rappelons que l'on distingue 6 classes de vignettes Crit'Air attribuées en fonction de la motorisation et de l'âge du véhicule (voir chapitre II A).

Ces vignettes permettent aux collectivités locales de moduler les mesures incitatives ou restrictives de circulation sur tout ou partie de leur territoire et parmi celles-ci, de permettre ou non à certains véhicules de circuler et de bénéficier de modalités de stationnement.

Pour les véhicules concernés, la pastille doit être apposée, à l'intérieur du véhicule, recto tourné vers l'extérieur, sur la partie inférieure droite du pare-brise, ou sur la fourche du deux-roues motorisées, de manière à être visible par les agents verbalisateurs.

Le non-respect des restrictions de circulation est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la troisième classe (soit de 45 à 180 euros, sachant qu'en général, « il s'agit d'une amende forfaitaire de 68 €, précise le ministère de l'Intérieur).

L'opposition d'une vignette autre que celle correspondant aux caractéristiques du véhicule sera sanctionnée d'une contravention de classe 4 (soit de 135 à 750 euros). En outre, lesdites infractions peuvent également entraîner l'immobilisation du véhicule et son placement en fourrière.

Face au faible taux de verbalisation, lorsque la constatation de l'infraction est effectuée par des agents sur le terrain à la suite d'une interpellation, la loi prévoit le recours à des dispositifs fixes ou mobiles de contrôle automatisé des données signalétiques des véhicules pouvant être mis en œuvre par les services de police et de gendarmerie nationales et notamment, en ayant recours au système de lecture automatisée des plaques d'immatriculation (LAPI).

En d'autres termes, la constatation des infractions peut intervenir, dès 2021, avec ou sans interception, par la vidéooverbalisation et le contrôle automatisé.

M^e Rémy Josseaume, avocat à la cour



V. PAROLES DE CITOYENS, PAROLES D'ÉLUS

A. Au centre commercial Avenir de Drancy (93)

Un immense parking rectangulaire, un centre commercial au bout et un centre auto un peu défraîchi. Bienvenue à Drancy. La ZFE ? Personne n'en a entendu parler. Personne. Il s'agit donc d'expliquer de quoi il retourne au citoyen. Hicham et Saïd vendent des légumes dans la galerie commerciale. Hicham est ennuyé par ce qu'on lui annonce : « *Si l'État me dédommage pour ma voiture, ça ira* », sourit-il sans y croire. Saïd est plus prolix. Sa voiture est de 2008, c'est un diesel, il est en pastille Crit'Air 3. Pas de souci de circulation pour cette année. Mais l'année prochaine, comment fera-t-il pour venir travailler ? : « *On verra bien. Mais franchement, je ne vois pas comment ils [ndlr, l'État] vont faire pour imposer cela.* » À peine à 100 mètres du centre commercial, un panneau publicitaire est exploité par la métropole du Grand Paris,

afin de signaler l'instauration de la ZFE. Trois mètres plus loin, un panneau de même nature vante les mérites d'un fast food. Personne ne prête plus attention à l'un qu'à l'autre.



B. Sur les réseaux sociaux

Rémi, collectif du vélo d'Île-de-France, sur un réseau social : « *En tant que cycliste au quotidien, j'utilise très peu ma voiture, mais j'en ai besoin occasionnellement. Je ne vois pourquoi on devrait dire "oui" à cette mesure totalement anti-écologique : devrais-je acheter une voiture neuve pour remplacer celle que j'ai actuellement et qui ne roule que 8 000 km par an ? Ne pensez-vous que le bilan carbone et économique sera bien pire ?* »

Guilhem : « *Père de six enfants, mon véhicule actuel, pourtant valide au contrôle technique, se trouve sous-classé au niveau vignette Crit'Air dans de nombreuses communes et je perds ma liberté de déplacement. Aussi je cherche à acheter un véhicule 8 places qui réponde à la vignette Crit'Air 1, afin de pouvoir circuler sans difficulté les années à venir, et ce tous les jours pour partir en vacances partout en France. Je ne peux me*

permettre de grever mon budget familial, qui est surtout orienté vers l'éducation de mes enfants. Aucun constructeur français ne propose de véhicule thermique 8 places doté de la vignette Crit'Air 1, car ils ne proposent que des versions diesels. Certes, le groupe PSA propose une solution électrique, mais celle-ci est hors de mon budget (Traveller ou SpaceTourer, 55 000 €) et ne peut parcourir de grandes distances... »

Coco, sur nos réseaux sociaux : « *Les décisions sont prises avant même que le bilan consultatif par commune soit publié ? On ne nous prendrait pas pour des jambons ? Malheureusement si ! C'est une atteinte à notre liberté de circuler et de la discrimination pour "les pauvres". Ils sont rejetés hors des villes et ce ne sont pas les micro-crédits et autres aides qui vont changer la donne... Car il faut les rembourser, et pour ça, il faut de l'argent.* »

Jeff, sur nos réseaux sociaux : « *Ma proposition ? La suppression pure et simple de cette horreur, qui pratique la ségrégation par l'argent et l'inégalité des citoyens devant la loi. Accessoirement, elle va à l'encontre de la loi contre l'obsolescence programmée, puisqu'elle programme celle de nos véhicules.* »

Jean, sur nos réseaux sociaux : « *Bien sûr qu'il faudrait moins polluer, mais pourquoi condamner un utilitaire qui consomme 10 litres de gazole aux 100 km, au profit d'un essence à 15 litres, ou d'un électrique qui coûte une fortune, sans autonomie, avec une batterie dont on ne saura quoi faire [...] ?* »



C. Thomas Philipps, maire d'Illkirch (Bas-Rhin), seul contre tous dans la métropole de Strasbourg

Ligue de Défense des Conducteurs : Pourquoi Illkirch-Graffenstaden se pose-t-elle comme pionnière de la mobilisation visant à reporter la mise en place de la ZFE ?

Thibaud Philipps : « *Nous nous sommes rendu compte qu'avec l'application d'une ZFE dans la métropole de Strasbourg, trois quarts des automobilistes ne pourraient plus circuler. Cela laisserait beaucoup de monde au bord de la route. Un calendrier qui nous donnait jusqu'à 2030 me paraissait un tout petit peu plus acceptable, dans le sens où une transition douce et un accompagnement pouvaient être mis en place. C'est extrêmement brutal pour nos populations. Changer de voiture, ça a un coût certain et tout le monde n'a pas les moyens aujourd'hui de dire "je jette mon véhicule qui peut continuer à rouler pour aller vers un véhicule dit propre". La présidente de l'Eurométropole a annoncé mercredi 21 avril 2021 un nouveau calendrier concernant la mise en place de la ZFE (Zone à Faibles Émissions Mobilité) et la sortie du diesel. La mobilisation de nos concitoyens, notre détermination*

et notre action ont permis de faire reculer et de desserrer le calendrier et je m'en félicite. Néanmoins, la mise en œuvre de la ZFE sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg prévoit également l'interdiction de circulation des véhicules Crit'Air 2, alors qu'aucune loi ne l'oblige. Nous refusons d'être plus royalistes que le roi. Il faut que des villes se mobilisent en alertant leurs citoyens. C'est un sujet d'importance et les gens ne mesurent pas encore tout à fait l'impact que cela aura sur leur vie quotidienne.

La consultation auprès de vos concitoyens vous a-t-elle permis de mieux les sensibiliser ?

Pour vous donner une idée, la précédente consultation organisée dans la commune concernait l'extinction de l'éclairage public la nuit, donc un sujet qui concerne tout le monde. Nous avons obtenu 400 réponses. Pour la ZFE, nous en sommes déjà à 1 500 et la consultation n'est pas finie. Il ressort de cette participation que 84 % de nos concitoyens souhaitent un référendum sur le sujet. Pour

respecter le délai légal de deux mois pour le mettre en place, nous venons de valider son organisation en conseil municipal. Il aura donc lieu le 27 juin [finalement reporté au 11 juillet, sachant que, mauvaise joueuse, la Métropole de Strasbourg a décidé d'avancer du 12 au 8 juillet la date du vote des élus locaux devant entériner la ZFE, ndlr...].

Qu'allez-vous faire des résultats de la consultation et du référendum ? Quelle portée imaginez-vous pour votre action ?

Aujourd'hui, l'avantage du référendum, au-delà de la consultation qui donne quand même des résultats assez nets sur un fort rejet de cette mesure, c'est d'être un processus légal, reconnu, qui va pouvoir donner le pouls à l'instant T... Mais surtout, s'il y a 50 % de participation, il devient délibératif, ce qui signifie que la décision du référendum s'appliquera sur la commune d'Illkirch. Sans sortir Illkirch de la ZFE, il sera ainsi possible de circuler, dans notre commune, en véhicule Crit'Air 2, lorsque cette vignette ne sera plus la bienvenue ailleurs dans la métropole. Le 27 juin 2021, les habitants d'Illkirch-Graffenstaden auront l'opportunité de s'exprimer sur l'interdiction de circulation des véhicules Crit'Air 2 à travers un référendum local et inédit en Alsace. Les habitants de 32 autres communes de l'Eurométropole méritent aussi qu'on leur donne l'opportunité de s'exprimer.

À votre avis, votre initiative va-t-elle inspirer certains de vos collègues ?

Plusieurs maires des communes alentour sont sur la même position que moi. On sent qu'il y a une mobilisation qui va s'amplifier dans les prochains temps, parce que les maires autour de Strasbourg sont vraiment conscients qu'aujourd'hui on pénaliserait leur population... Parfois pour certains enjeux électoraux, puisque ce calendrier est



Thomas Philipps, maire d'Illkirch

surtout porté par Strasbourg et les Verts strasbourgeois. Je pense aussi qu'à l'échelle nationale, notre initiative va sûrement donner des idées à d'autres, dans d'autres métropoles, voire d'autres intercommunalités puisqu'avec la loi Climat, nous parlons d'agglomérations supérieures à 150 000 habitants. Ça commence à concerner beaucoup de monde.

Le principe des ZFE vous a-t-il inquiété d'emblée ?

Oui tout à fait. Dire qu'on interdit la circulation de certains véhicules, ça peut être perçu comme quelque chose de violent. Il faut accompagner cette mesure, faire beaucoup de pédagogie et laisser un temps d'adaptation, de transition, qui soit suffisant. Or, ici, nous ne sommes évidemment pas sur la durée de vie d'un véhicule.

J'alerte aussi beaucoup mes collègues maires, élus au suffrage universel, que dans la loi Climat, il y a quand même la possibilité d'un transfert du pouvoir de police du maire au président de l'intercommunalité pour la ZFE. Ça voudrait dire que demain, ce ne serait plus le maire qui signerait l'arrêté pour sa commune, mais ce serait le président de l'agglomération. On porte encore une fois un coup grave au pouvoir du maire. On nous a déjà affectés par une fiscalité qui nous a privés de la taxe d'habitation, et maintenant on nous enlèverait aussi notre pouvoir de police ! Nous devons nous mobiliser avant. »

CONCLUSION

Agir pour lutter contre la pollution atmosphérique est une nécessité. L'actuelle ministre de la Transition écologique, Barbara Pompili, le souligne à l'envi, dès qu'un micro se présente devant elle : la pollution tuerait 48 000 personnes par an. Cette habitude rhétorique illustre les fondements biaisés, voire malhonnêtes, qui prévalent à l'instauration des ZFE. En réalité, la pollution atmosphérique est reconnue coupable du décès prématuré de 48 000 personnes par an en France. Ce qui signifie que sur les centaines de milliers de personnes atteintes d'un cancer ou d'une autre maladie incurable, 48 000 d'entre elles voient leur vie amputée de quelques mois ou années en raison de la pollution ambiante. Il ne s'agit pas de la même chose ! De la même manière, l'État essaie aujourd'hui de faire croire que les ZFE permettront d'agir sur les niveaux de concentration en particules. Les résultats obtenus par nos voisins européens disent tous le contraire, mais qu'importe...

Sur la manière d'instaurer les ZFE, l'État a enfin fait le choix de laisser les collectivités décider elles-mêmes de leurs schémas d'exclusion. Bonne idée en théorie, monstrueuse en pratique : à terme, il y aura autant de régimes d'exclusion que de ZFE. Enfin, la mise en place de la vidéo verbalisation généralisée et assistée par ordinateur pose aujourd'hui question. Les Français aspirent-ils à vivre avec un agent de police qui vérifie leurs faits et gestes depuis sa tour de contrôle ? L'économiste et chercheur au CNRS Bernard Jullien a surnommé les ZFE « *Zones fortement éruptives* », dans une pertinente chronique, publiée par Autoactu puis sur notre site internet⁹. À n'en pas douter, la vidéo verbalisation transformera chaque conducteur en volcan prêt à exploser, dès qu'elle entrera en application. En parallèle de cette étude, la Ligue de Défense des Conducteurs a lancé auprès de ses 1 million de sympathisants une

POUR UN MORATOIRE SUR LES ZFE ZONES DE RESTRICTION MASSIVE DE CIRCULATION



Attendu que le gouvernement prévoit, dans le cadre de la loi "Climat et Résilience", d'interdire l'accès à toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants pour 43 % des voitures en circulation ;
Attendu que cette mesure va priver près de la moitié de la population de sa liberté de circuler, en l'empêchant de se rendre dans ces 45 vastes zones pour y travailler, étudier, se soigner, faire ses achats, aller au musée ou au restaurant, partir en week-end ou ne serait-ce qu'aller voir des amis et de la famille ;
Attendu que seuls les ménages les plus aisés, en mesure de racheter un véhicule correspondant aux normes imposées par ces zones de restriction (hybride, électrique), pourront donc désormais y résider et y circuler, assignant les personnes les plus modestes à résidence, exilés en dehors de ces 45 territoires ;
Attendu que le gouvernement prévoit déjà de truffier ces zones de caméras de vidéo-verbalisation à l'affût de la moindre intrusion par erreur ou par nécessité de ces conducteurs "bannis" pour les punir ;
Attendu que cette mesure va accélérer la désertification déjà dramatique de nos centres-villes, privant les commerçants, artisans, restaurateurs... d'une part très importante de leur clientèle, alors que la crise du Covid-19 les frappe déjà de plein fouet ;

Attendu que ces zones de restriction constituent une hérésie écologique :
- avec des vignettes Crit'Air qui, en se basant sur la date de première illustration du véhicule, classent paradoxalement mieux un véhicule récent très émetteur de CO2 qu'un plus ancien mais émettant moins de CO2 ;
- en nous forçant à mettre au rebut des centaines de milliers de voitures encore en parfait état de fonctionnement et en nous contraignant à acheter des véhicules électriques à fort impact écologique global (utilisation de métaux rares, fabrication à l'autre bout du monde...) ;
Attendu que ce passage irréfléchi vers le tout-électrique :
- alors que le gouvernement lui-même veut réduire le nucléaire, va défigurer nos paysages avec des milliers et des milliers d'éoliennes ;
- met gravement en danger l'industrie automobile française, fleuron de notre économie, dont les emplois directs et indirects représentent 8 % de la population active ;

Je demande la mise en place d'un Moratoire sur ces zones de restriction massive de circulation, indispensable pour :
- permettre le renouvellement naturel de parc automobile plutôt qu'une mise à la casse forcée, et l'adaptation de l'industrie automobile française plutôt que sa mort annoncée ;
- une réflexion globale et intelligente sur la réduction de la pollution, au lieu d'attaques focalisées sur la voiture ;
- et la mise en place de solutions efficaces et au service de tous, comme des transports en commun plus pratiques, plutôt que de priver arbitrairement du jour au lendemain la moitié des Français de leur liberté de circuler et d'investir massivement dans des caméras de vidéo verbalisation pour les traquer et les punir.

Prénom.....
Nom.....
Email.....

JE SIGNE LA PÉTITION

Vos coordonnées ne pourront être utilisées que dans le but de vous informer sur les actualités de la Ligue de Défense des Conducteurs



campagne de sensibilisation sur les Zones à faibles émissions, débouchant sur une pétition intitulée « *Pour un moratoire sur les ZFE, zones de restriction massive de circulation* » (ci-dessus). Nous comptons sur la mobilisation des membres de notre association, 100 % indépendante et apolitique, pour que cette initiative soit relayée au-delà de nos propres rangs. Ce délai d'instauration que nous demandons, exigeons qu'il soit écouté par le chef du gouvernement, à qui nous adresserons cette pétition. Car en l'état, entre restrictions de circulation grandissantes et premières contraventions prêtes à tomber dans les boîtes aux lettres d'électeurs désabusés, l'application de ce calendrier précipité risque de peser très lourd dans les urnes en 2022, année d'élection présidentielle. ■

⁹ - Bernard Jullien, Autoactu, 14 décembre 2020, puis Ligue de Défense des Conducteurs, 18 décembre 2020, <https://www.liguedesconducteurs.org/paroles-d-experts/zfe-zones-fortement-eruptives>

ZONES À FAIBLES ÉMISSIONS EN FRANCE : métropoles concernées et politiques de restriction de circulation mises en place (informations disponibles au 1^{er} juin 2021)

Établissement Public de Coopération Intercommunale (EPCI) ayant adopté une Zone à Faible Émissions (ZFE)	Population concernée	Calendrier de mise en place	Parc concerné à terme*
Grenoble-Alpes-Métropole	433 000 habitants	Crit'Air 5 & Non Classé (NC) depuis février 2020 Crit'Air 4 depuis juillet 2020 Crit'Air 3 en 2022 Crit'Air 2 en 2025	75 % du parc total soit 167 694 véhicules concernés dont 83 % de VP
27 communes concernées par la ZFE	Bresson, Champagnier, Champ-sur-Drac, Claix, Corenc, Échirolles, Eybens, Fontaine, Gières, Grenoble, Jarrie, La Tronche, Meylan, Montchaboud, Noyarey, Poisat, Pont-de-Claix, Quaix-en-Chartreuse, Saint-Égrève, Saint-Martin-d'Hères ainsi que le Domaine Universitaire, Saint-Martin-le-Vinoux, Sassenage, Seyssinet-Pariset, Seyssins, Varcès, Venon, Veurey-Voroise		
Métropole de Lyon	1 398 892 habitants	VUL & PL Crit'Air 4, 5 & NC depuis le 1 ^{er} janvier 2020 VUL & PL Crit'Air 3 depuis le 1 ^{er} janvier 2021 Aucun VP concerné pour le moment	2 % du parc total soit 6 526 véhicules concernés
5 communes concernées par la ZFE	Bron, Caluire-et-Cuire, Lyon, Vénissieux, Villeurbanne		
Métropole du Grand Paris (+ Vélizy-Villacoublay & Viroflay)	5 610 000 habitants	Crit'Air 5 & NC (& 4 dans Paris) depuis juillet 2019 Crit'Air 4 en juin 2021 Crit'Air 3 en 2022 Crit'Air 2 en 2024 Crit'Air 1 en 2030	98 % du parc total soit 2 222 123 véhicules concernés dont 86 % de VP
79 communes concernées par la ZFE	<p>75 : Paris ; 92 : Antony, Asnières-sur-Seine, Bagneux, Bois-Colombes, Boulogne-Billancourt, Bourg-la-Reine, Châtenay-Malabry, Châtillon, Chaville, Clamart, Clichy, Colombes, Courbevoie, Fontenay-aux-Roses, Garches, Gennevilliers, Issy-les-Moulineaux, La Garenne-Colombes, Le Plessis-Robinson, Levallois-Perret, Malakoff, Marnes-la-Coquette, Meudon, Montrouge, Nanterre, Neuilly-sur-Seine, Puteaux, Rueil-Malmaison, Saint-Cloud, Sceaux, Sèvres, Suresnes, Vanves, Vaucresson, Ville d'Avray, Villeneuve-la-Garenne ;</p> <p>93 : Aubervilliers, Bagnolet, Bobigny, Bondy, Drancy, L'Île-Saint-Denis, La Courneuve, Le Pré-Saint-Gervais, Les Lilas, Montreuil, Noisy-le-Sec, Pantin, Romainville, Rosny-sous-Bois, Saint-Denis, Saint-Ouen-sur-Seine ;</p> <p>94 : Alfortville, Arcueil, Cachan, Charenton-le-Pont, Chevilly-Larue, Gentilly, Ivry-sur-Seine, Le Kremlin-Bicêtre, L'Hay-les-Roses, Saint-Mandé, Villejuif, Vincennes, Champigny-sur-Marne, Choisy-le-Roi, Créteil, Fontenay-sous-Bois, Fresnes, Joinville-le-Pont, Maisons-Alfort, Nogent-sur-Marne, Rungis, Saint-Maurice, Thiais, Vitry-sur-Seine ;</p> <p>78 : Vélizy-Villacoublay, Viroflay</p>		
EPCI concerné par l'obligation de la mise en place d'une ZFE	Population concernée	Calendrier de mise en place	Parc concerné à terme*
Métropole Rouen Normandie	492 681 habitants	VUL & PL Crit'Air 4, 5 & NC en juillet 2021 Aucun VP concerné avant 2022	2 % du parc total soit 7 441 véhicules concernés
1 commune concernée par la ZFE	Rouen		
Métropole Nice Côte d'Azur	540 281 habitants	ZFE non mise en place	Non déterminé
1 commune concernée par la ZFE	Nice		
Métropole d'Aix-Marseille-Provence	1 889 666 habitants	Calendrier de la ZFE toujours à l'étude	Non déterminé
1 commune concernée par la ZFE	Marseille		
Toulouse Métropole	783 353 habitants	VUL & PL Crit'Air 5 & NC en septembre 2021 VUL & PL Crit'Air 4 en 2022 Crit'Air 4 & 5 en 2023 Crit'Air 3 en 2024	38 % du parc total soit 180 937 véhicules concernés dont 87 % de VP
3 communes concernées par la ZFE	Toulouse, Colomiers, Tournefeuille		

ANNEXE

Montpellier Méditerranée Métropole	481 276 habitants	Modalités et calendrier de la ZFE toujours inconnus	Non déterminé
Pas d'informations sur les communes concernées			
Eurométropole de Strasbourg	500 510 habitants	Crit'Air 5 & NC au 1er janvier 2022 Crit'Air 4 en janvier 2025 Crit'Air 3 en janvier 2027 Crit'Air 2 en janvier 2028	76 % du parc total soit 211 553 véhicules concernés dont 85 % de VP
33 communes concernées par la ZFE Achenheim, Bischheim, Blaesheim, Breuschwickersheim, Eckbolsheim, Eckwersheim, Entzheim, Eschau, Fegersheim, Geispolsheim, Hangenbieten, Hoenheim, Holtzheim, Illkirch-Graffenstaden, Kolbsheim, Lampertheim, Lingolsheim, Lipsheim, Mittelhausbergen, Mundolsheim, Niederhausbergen, Oberhausbergen, Oberschaeffolsheim, Osthoffen, Ostwald, Plobsheim, Reichstett, Schiltigheim, Souffelweyersheim, Strasbourg, Vendenheim, La Wantzenau, Wolfisheim.			
Métropole Toulon-Provence-Méditerranée	438 985 habitants	Modalités et calendrier de la ZFE toujours inconnus	Non déterminé
Pas d'informations sur les communes concernées			

EPCI ayant engagé une réflexion sur l'instauration d'une ZFE sans préciser de calendrier de mise en place	Population concernée	Calendrier de mise en place	Parc concerné à terme*
Communauté de Communes (CC) de Faucigny-Glières	26 015 habitants	Modalités et calendrier de la ZFE toujours inconnus habitants	Non déterminé
CC de la Vallée de Chamonix-Mont-Blanc	12 953 habitants	Modalités et calendrier de la ZFE toujours inconnus habitants	Non déterminé
CC Cluses-Arve et Montagnes	44 810 habitants	Modalités et calendrier de la ZFE toujours inconnus habitants	Non déterminé
Communauté Urbaine (CU) d'Arras	108 347 habitants	Modalités et calendrier de la ZFE toujours inconnus habitants	Modalités et calendrier de la ZFE toujours inconnus habitants
CC Pays du Mont-Blanc	43 907 habitants	Modalités et calendrier de la ZFE toujours inconnus habitants	Non déterminé
Communauté d'Agglomération (CA) du Grand Anney	203 784 habitants	Modalités et calendrier de la ZFE toujours inconnus habitants	Non déterminé
CU du Grand Reims	295 926 habitants	Modalités et calendrier de la ZFE toujours inconnus habitants	Non déterminé
CA Valence Romans Agglo	223 349 habitants	Modalités et calendrier de la ZFE toujours inconnus habitants	Non déterminé
CA de la Rochelle	171 811 habitants	Modalités et calendrier de la ZFE toujours inconnus habitants	Non déterminé
Saint-Etienne Métropole	404 607 habitants	Modalités et calendrier de la ZFE toujours inconnus habitants	Non déterminé
Métropole du Grand Nancy	275 431 habitants	Modalités et calendrier de la ZFE toujours inconnus habitants	Non déterminé
Métropole Européenne de Lille	1 174 273 habitants	Modalités et calendrier de la ZFE toujours inconnus habitants	Non déterminé
Clermont Auvergne Métropole	294 127 habitants	Modalités et calendrier de la ZFE toujours inconnus habitants	Non déterminé

*Parc des véhicules selon la vignette Crit'Air et la mise en place d'une ZFE au 1^{er} janvier 2020. La part du parc concerné à terme a été calculée en se basant sur les informations dont nous disposons au moment de la rédaction de cette étude (juin 2021), elle est donc sujette à modifications.

Source : Données et études statistiques, ministère de la Transition écologique



LIGUE DE DÉFENSE DES CONDUCTEURS

STOP À LA RÉPRESSION ABSURDE, OUI À LA CONDUITE RESPONSABLE

POUR RESTER EN CONTACT :

Site internet : www.liguedesconducteurs.org

E-mail : contact@liguedesconducteurs.org

Tél. : 01 43 95 40 20

Adresse : 23 avenue Jean Moulin - 75014 PARIS



Retrouvez-nous aussi sur les réseaux sociaux
Facebook, Twitter, LinkedIn, Instagram

TÉMOIGNEZ DE VOTRE EXPÉRIENCE

Vous souhaitez nous faire part d'une situation que vous jugez injuste ou partager une expérience vécue (contrôle radar abusif, zone à 80 km/h injustifiée, état de dégradation des routes, ZFE...) avec d'autres sympathisants ? Écrivez-nous à l'adresse postale ou mail ci-dessus, ou téléphonez-nous. Notre équipe est à votre écoute.

CHARTRE DU CONDUCTEUR RESPONSABLE

- Article 1** J'ADAPTE MA CONDUITE à la densité du trafic, à l'état de la route, aux conditions météorologiques et à ma forme du moment.
- Article 2** JE NE SUIS PAS SEUL SUR LA ROUTE. Je garde mes distances et vérifie très régulièrement dans mes rétroviseurs que je ne gêne personne ; je me décale largement pour laisser passer ou doubler les deux-roues.
- Article 3** JE NE CONDUIS PAS sous l'emprise de substances altérant sensiblement ma vigilance et mes réflexes.
- Article 4** J'ENTRETIENS régulièrement mon véhicule pour garantir une sécurité maximale.