



FEDERATION FRANCAISE DES AUTOMOBILISTES CITOYENS
Association Loi du 1^{er} juillet 1901 - RNA n° W751234578
21 rue Léon Frot - 75011 PARIS
ffacparis@gmail.com - www.ffac-citoyens.fr - 06.21.91.09.85



Paris, le 18 janvier 2019

Madame, Monsieur le Maire,

Au lendemain de l'adoption par la Métropole du Grand Paris du projet de Zone à Basse Emission (ZBE), qui impactera négativement, dès 2019, le **budget de plusieurs centaines de milliers de franciliens**, et dans le contexte actuel d'un mouvement de contestation populaire dit des « Gilets Jaunes » qui souligne combien nos concitoyens aux revenus modestes sont attentifs à ces mesures quand elles affectent leur mobilité et leur liberté de vivre décemment, la Fédération Française des Automobilistes Citoyens (FFAC), association francilienne indépendante de tout lobby et de tout parti politique, souhaite attirer **votre attention sur votre réel pouvoir d'action pour que l'écologie soit enfin solidaire et efficace** dans le cadre de la lutte menée contre la pollution liée aux déplacements en automobile.

Car **c'est bien à vous seul qu'il reviendra d'appliquer le projet de ZBE** en créant, au titre de vos pouvoirs de police, une « zone à circulation restreinte » (ZCR) sur le territoire de votre commune, en application des articles L. 2213-4-1 du Code Général des collectivités territoriales. **C'est donc vous et vous seul qui en répondez à l'égard de vos administrés, particuliers ou entreprises.**

Le projet de ZBE adopté le 12 novembre 2018 se traduira à terme dans un avenir proche par **l'interdiction de circuler de 94 % du parc automobile actuel¹**, et par une **rupture définitive d'égalité entre les citoyens**, isolant davantage les plus modestes qui n'auront pas les moyens financiers de circuler dans un véhicule sans cesse renouvelé.

Sur le plan écologique, cette mesure entrainera l'accélération du renouvellement du parc automobile, **l'obsolescence prématurée de biens représentant pour certains citoyens des années de vie et de travail pour les financer**, et le **gaspillage de ressources** nécessaires à la production de nouveaux véhicules.

Plus encore que la fiscalité sur le carburant, vous vous apprêtez à mettre en place dans votre commune une **mesure discriminante** qui aura un impact social évident qui ne passera pas inaperçu comme est passée son adoption le 12 novembre 2018, lorsque les citoyens mieux informés se rendront compte de son effet dans leur quotidien et sur leur budget dès 2019.

¹ Chiffres 2016 du Ministère de la Transition Ecologique & Solidaire

Cette mesure ne résoudra en rien les causes des déplacements de l'Île de France générateurs de pollution, et ne réduira pas le temps perdu et le budget considérable consacré par chacun à cela. Les cadres de vie n'en seront donc pas améliorés, mais les coûts pour chacun augmentés.

Pour toutes ces raisons, nous vous appelons, nous association structurée et constructive, dialoguant sur un terrain institutionnel de manière responsable, à **ne pas signer la Convention relative à l'accompagnement de la consultation dans le cadre de la mise en place de la zone à faibles émissions métropolitaine** qui vous sera soumise par la Métropole du Grand Paris. C'est le rôle de notre association que de précéder de plusieurs mois les mouvements populaires que nous connaissons actuellement et qui resurgiront à la veille d'élections européennes, et de faire notre possible pour que ces situations de crise et de blocage ne se répètent plus, grâce à un dialogue constructif en amont avec vous.

Sous couvert de vous procurer une assistance à la mise en place d'une zone à circulation restreinte sur le territoire de votre commune, **cette convention organise un transfert de votre compétence vers la Métropole du Grand Paris** puisque c'est cette dernière qui se chargera de préparer, dans le cadre de cette convention, le projet d'arrêté créant une zone à circulation restreinte dans votre commune².

Or, **c'est à vous seul qu'il appartient de décider de la mise en place d'une zone à circulation restreinte** et d'en définir l'étendue spatiale et les catégories de véhicules concernés, et non à la MGP, puisque c'est vous seul qui en assumerez les conséquences.

À ce propos, nous attirons votre attention sur le fait qu'en application de l'article L. 2213-4-1 du Code général des collectivités, **rien ne vous oblige à ne déterminer les véhicules interdits qu'en fonction de la classification Crit'Air.**

Si la classification Crit'Air permet de faciliter le contrôle des véhicules, **vous êtes libre de limiter le champ d'application de la ZBE** à certains types de véhicules (véhicules particuliers, poids-lourds, cars, utilitaires légers, etc.) et/ou à certaines motorisations (diesel, essence, gaz, etc.), à l'instar de Grenoble.

Au regard des arguments développés dans les 9 fiches en annexe de ce courrier, nous vous invitons à refuser une ZBE comme le fruit d'une politique illisible et incompréhensible qui crée aujourd'hui une profonde fracture au sein de la population de notre pays ; le mouvement des #giletsjaunes, avec tous ses débordements et ses violences, en est malheureusement la meilleure illustration.

En l'état, le projet de ZBE porté par la MGP ne ferait qu'aggraver cette fracture car sa mise en place, dans un semestre ou deux, serait extrêmement brutale pour les personnes concernées.

Le projet de la MGP est d'autant plus pernicieux qu'in fine vous et les autres élus locaux serez en première ligne face au mécontentement de vos administrés quand la MGP en tirera tous les mérites.

² Article 2 du projet de convention annexé à la délibération CM2018/11/12/14 du 12 novembre 2018

Cinq points à retenir pour refuser une ZBE :

1. En visant d'abord les véhicules les plus anciens, **la ZBE concentrera ses effets sur les ménages les plus modestes** et leur laissera moins de temps qu'aux propriétaires de véhicules plus récents pour adapter leur comportement et mode de déplacement, sous réserve que des alternatives leur soient offertes.
Toute compensation par une subvention publique à l'achat grève les finances publiques, encourage l'obsolescence prématurée de véhicules coûteux qui ont mobilisé le travail de leurs propriétaires et, par son insuffisance, cette subvention n'ira pas aux revenus modestes mais aux classes aisées comme le sont aujourd'hui les aides actuelles sur les autos électriques et les vélos à assistance électriques.
2. **Les restrictions de circulation vont être mises en place avant la création d'alternatives viables** et suffisantes à l'automobile telles la mise en service du Grand Paris Express, dont on voit déjà des retards conséquents, ou l'application du Plan Vélo (qui ne peut satisfaire tous les Franciliens) décidé par le gouvernement, ou le renforcement significatif des transports collectifs et de leur maillage.
3. Interdire les véhicules essence alors que ces derniers ne sont pas en cause dans les dépassements des valeurs limites en PM et NO₂ est injuste. Interdire uniquement tous les véhicules diesels est tout aussi injuste puisque c'est faire peser sur leurs seuls propriétaires les conséquences d'une politique passée déficiente mais qui perdure aujourd'hui (voir annexe 9). Dans les deux cas, **l'impasse montre que la solution ne peut être acceptée par nos concitoyens soucieux d'équité et d'égalité.**
4. **La ZBE et les ZCR à venir s'attaquent aux moyens de déplacement, sans jamais s'intéresser aux causes liées à un urbanisme concentrique où Paris draine les emplois qui disparaissent en périphérie.** Quand remettrons-nous sur la table une politique concertée de l'habitat, de l'emploi et de l'urbanisme en Ile de France pour apporter une qualité de vie aux communes de la région, favorisant un mieux vivre et une pollution moindre en termes de mobilité ? Pour cela nous appelons à un véritable changement de paradigme dans les questions d'urbanisme et à un rapprochement des emplois des bassins d'habitation qu'appellent de leurs vœux tous les citoyens malheureux dans ces transports sans fin et coûteux.
5. En se concentrant sur la pollution émise par le trafic routier et en favorisant le renouvellement du parc automobile, **le principe de ZBE occulte dangereusement les autres sources de pollution existantes** (chauffage, industries...) **ou à venir** (véhicule électrique...).

La FFAC vous invite par ailleurs à exiger de l'Etat, partie prenante au projet de ZBE francilienne :

- **D'interdire l'immatriculation de tout véhicule diesel neuf en Ile-de-France à compter de 2020 ou 2021.** Cette proposition, volontairement provocatrice, a pour but de démontrer l'illogisme qu'il y a à interdire la circulation de véhicules diesels alors que ceux-ci sont toujours produits et vendus au public ;
- **De supprimer toute aide à l'achat d'un véhicule diesel neuf ou d'occasion** comme le permet actuellement la prime à la conversion en faveur de l'achat d'un diesel Crit'Air 2 (qui a pourtant vocation à être interdit dans 5 ans aux termes du projet de ZBE !) ;
- **De créer un fonds d'indemnisation à l'attention des propriétaires de véhicules lésés** par les interdictions de circuler, qui ne souhaiteraient, ni ne pourraient bénéficier d'une prime à la conversion ;
- **De modifier le système de bonus/malus** afin de rendre les motorisations à essence plus attractives que le diesel.

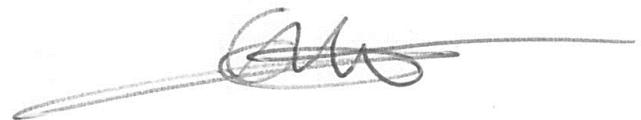
Enfin, la FFAC vous invite à agir, dans le cadre de vos compétences, sur d'autres sources de pollution :

- **En œuvrant au renouvellement anticipé des bus**, au travers du STIF, (à Paris en 2014, les véhicules Crit'Air 1 et électriques ne représentaient que 1,1% du parc Transports Collectifs).
- **En informant vos administrés sur les moyens de financer des systèmes de chauffage moins polluants ou une isolation plus performante**, comme les aides de l'ANAH. En effet le chauffage représente 38 % des PM₁₀ et la majorité des PM_{2,5}.
- En renforçant le **covoiturage de personnes résidant dans une même commune.**
- **En favorisant les mobilités actives** comme la marche ou le vélo grâce à des subventions pour l'achat de vélos, la création ou la sécurisation de pistes cyclables, la création de vélos écoles, en créant des parcs à vélos sur l'ensemble de votre commune et près des gares.
- En organisant la **collecte et la valorisation des déchets verts** dont le brûlage (pourtant interdit) est extrêmement polluant (brûler 50kg de déchets verts équivaut à parcourir 13 000 km en diesel).

En procédant ainsi, sans créer de ZCR ou ZBE, l'action de Ville de Strasbourg a permis, en 6 ans, de réduire le nombre d'habitants exposés à des dépassements des valeurs limites de particules fines de 17.920 à 960 personnes, et celles exposés au dioxyde d'azote de 14.830 à 1.100.

Vos administrés et nous-mêmes vous remercions par avance de votre attention sur cet enjeu majeur et vous prions de croire en l'assurance de nos sentiments respectueux.

Pour la FFAC et les membres de son bureau



Stéphane Colonna
Président

Ce qu'un Maire doit savoir avant d'appliquer une Zone à basse émission, restreignant l'égalité à circuler librement

Sommaire

1. Les dépassements des valeurs limites de pollution exigent-elles des restrictions de circulation ? **DISCUTABLE**
2. Des ZBE (ou Low Emission Zones - LEZ) existent-elles en Europe ? **VRAI, mais**
3. Les véhicules les plus polluants seront-ils réellement les seuls interdits ? **FAUX**
4. La ZBE permettra-t-elle de diminuer les émissions de CO₂ et de lutter contre le réchauffement climatique ? **FAUX**
5. La mise en place de ZBE/ZCR sera-t-elle peu couteuse ? **FAUX**
6. Détenir un véhicule particulier est-il fonction de l'offre de transports en commun ? **VRAI**
7. Les véhicules les plus anciens sont-ils détenus par les revenus les plus modestes ? **VRAI**
8. Renouveler le parc routier vers le tout électrique nécessite-t-il de doper la production énergétique locale ? **VRAI**
9. Le citoyen doit-il payer sa responsabilité de rouler en motorisation diesel en ville ? **NON**

1. Les dépassements des valeurs limites de pollution exigent-elles des restrictions de circulation ?

DISCUTABLE – En l'état, les valeurs limites sont respectées, à titre d'exemple, dans toute la Seine-Saint-Denis et le Val-de-Marne en situation de fond (c'est-à-dire à l'endroit où vivent les populations) et ne sont dépassées qu'à certains endroits, à proximité des axes autoroutiers à fort trafic routier (A1, A4, A86, périphérique)³.

Les dépassements des valeurs limites en particules (PM) et en dioxyde d'azote (NO₂) en Ile-de-France sont en constante diminution et sont de plus en plus localisés à proximité des axes routiers.

Les autoroutes échappant à la compétence du Maire, elles ne seront pas incluses dans les ZBE/ZCR et vos administrés subiront les restrictions de circulation sans que la pollution ne diminue.

Enfin, les deux tiers des concentrations en PM proviendraient, selon Airparif, de sources extérieures à la Région sur lesquelles vous ne pouvez pas agir⁴.

Enfin, sans restrictions de circulation, les concentrations en PM, NO₂, benzène, ont diminué, en 15 ans, de 30 % dans la Région Parisienne (*même si la baisse des concentrations en NO₂ a été ralentie du fait de la diésélisation du parc et de l'installation de filtres à particules qui augmentent les rejets de NO₂*).

Le nombre de 48.000 morts, mis en avant comme la justification ultime et indiscutable par la presse et le gouvernement, est une évaluation statistique⁵ de la mortalité prématurée (et non subite) liée à la **pollution anthropique**, c'est-à-dire à la pollution de **toute activité humaine**, quelle qu'elle soit⁶ (nos moyens de production, nos moyens de transports, notre consommation et nos achats, nos moyens de production de l'énergie, etc.). Pour réduire ce chiffre, agir uniquement sur les transports est parfaitement insuffisant. Il faudrait remettre totalement en cause notre mode de vie occidental basé sur le profit, la croissance économique et la consommation

Les centaines de milliers de morts dues à la pollution de l'air surviennent essentiellement dans les pays moins développés et sont liés, selon l'OMS, aux centrales à charbon, au chauffage au bois, à l'utilisation de carburants souffrés/plombés, etc. Centrales à charbon en Europe qui seront de plus en plus sollicitées par l'électrification du parc automobile qu'appuient les restrictions de circulation mises en place. Une lutte efficace contre la pollution supposerait plutôt de renforcer l'aide au développement, de partager les brevets, de revoir les circuits de production, de changer de paradigme.

³ Les Hauts-de-Seine s'étant retirés d'AIRPARIF, nous n'avons trouvé aucune donnée récente sur la qualité de l'air dans ce département.

⁴ *Origine des particules en Ile-de-France*, Airparif, septembre 2011

⁵ *Impacts de l'exposition chronique aux particules fines sur la mortalité en France continentale et analyse des gains en santé de plusieurs scénarios de réduction de la pollution atmosphérique*, Santé Publique France, juin 2016

⁶ Selon cette même étude, le nombre de décès prématurés évitables serait de 17 700 par an en respectant les prescriptions de l'OMS, 3 000 par an en respectant les prescriptions du Grenelle de l'Environnement, et 10 par an en respectant celles de la Réglementation Européenne.

2. Des ZBE (ou Low Emission Zones - LEZ) existent-elles en Europe ?

VRAI, MAIS – Les ZBE concernant également les véhicules particuliers sont rares et lorsque c'est le cas, leur amplitude géographique est bien moindre ou englobe moins de véhicules.

Des ZBE ont été créées dans plusieurs états européens, dont la France (Grenoble) mais leur amplitude géographique, le nombre, ou le type de véhicules impactés ne sont pas aussi importants que le projet de ZBE francilienne (**94 % du parc automobile actuel à terme si la ZBE est appliquée à l'échelle de la MGP**)

La quasi-totalité des ZBE est cantonnée aux poids-lourds, bus, cars diesels et, dans certains cas, aux véhicules utilitaires légers diesels (Grenoble, Göteborg, Londres, Pays-Bas, Autriche, etc.)⁷.

En Allemagne, où a été mis en place un système similaire à Crit'Air, tous les véhicules essence postérieurs à 1993 et les véhicules essence catalysés plus anciens, considérés comme "non classés" en France, sont classés dans la classe la moins polluante en Allemagne, **tandis que les deux-roues ne sont pas concernés par les restrictions de circulation.**

Les ZBE européennes sont pour la plupart des cas ciblées sur les poids-lourds, les transports en commun, les véhicules utilitaires légers dans certains cas **et, par exception, les véhicules particuliers.**

Le projet de ZBE porté par la MGP est sans commune mesure avec les autres ZBE européennes et **s'inspire uniquement de la ZBE parisienne** qui interdit, depuis 2016, les véhicules "non classés" et depuis 2017 les véhicules Crit'Air 5. Paris détient un tissu de transports collectifs alternatifs sans commune mesure avec le maillage défaillant de l'Île de France et les distances parcourues par les franciliens au quotidien.

Preuve en est que l'étude prospective préparée par Airparif au soutien du projet de la MGP consacre plusieurs dizaines de pages à la **situation parisienne** et à l'impact de la ZBE **sur Paris**, là où seuls quelques paragraphes épars sont consacrés à la Petite Couronne.

Le divorce Paris banlieue était déjà prononcé par la ZCR mise en place avec brutalité et communication culpabilisante vers les non-parisiens, la reproduction de cette mesure en banlieue pour imiter et impacter la vie des parisiens ne fera que renforcer la colère des franciliens et le contexte actuel des Gilets Jaunes montre à quel point il est sensible de s'y risquer.

⁷ Zones à faibles émissions (Low emission zones) à travers l'Europe, ADEME, mars 2018

3. Les véhicules les plus polluants seront-ils réellement les seuls interdits ?

FAUX – Au regard de la pollution francilienne, la ZBE/ZCR ne peut concerner que les véhicules qui contribuent le plus aux émissions de particules fines et de NO₂.

Ce n'est pas ce que prévoit le projet porté par la Métropole du Grand Paris.

La ZBE portée par la Métropole du Grand Paris prévoit l'interdiction progressive de véhicules dont il est avéré qu'ils ne sont pas tous les sources les plus importantes d'émissions en volume global :

- Des véhicules "non classés", **essence** et diesel antérieurs à 1997, **2-roues** antérieurs à 2000 ;
- Des véhicules Crit'Air 5, diesels de 1997 à 2001 ;
- Des véhicules Crit'Air 4, diesels de 2001 à 2005, 2-roues de 2001 à 2004 ;
- Des véhicules Crit'Air 3, **essence** de 1997 à 2005, diesels de 2006 à 2010, 2-roues de 2005 à 2006 ;
- Des véhicules Crit'Air 2, essence de 2006 à 2010, diesels à partir de 2011, 2-roues de 2007 à 2016.

Contrairement à ce qui a été débattu lors du Conseil Métropolitain, le projet de ZBE/ZCR impactera, dès sa première étape en juillet 2019 (interdiction des "non classés" et des véhicules Crit'Air 5), aussi bien des véhicules diesels que des véhicules à essence et des 2-roues, alors que :

- **Les émissions des véhicules à essence représentent seulement 1 % des PM liées au trafic routier, et les 2-roues 3 %⁸ ;**
- **Les émissions des véhicules à essence représentent seulement 5 % du NO_x lié au trafic routier, et les 2-roues 2 %⁹.**

Restreindre la circulation des véhicules à essence et des deux-roues n'est pas justifiée au regard de la nature de la pollution francilienne.

La ZBE ne cible pas uniquement les véhicules les plus polluants.

Par ailleurs, 50% des émissions des PM du trafic routier sont liées à l'abrasion des pneus, des freins et de la route et sont émises aussi bien par les véhicules thermiques que les véhicules électriques¹⁰. **Le renouvellement anticipé des véhicules attendu de la ZBE n'aura aucun impact sur les PM liées à l'abrasion des pneus, freins et routes.**

Enfin, le **contrôle technique des émissions en situation réelle**, repoussé aujourd'hui par le Président de la République, renforcera la mise à l'écart probable des véhicules les plus polluants, vidant ainsi de son objet initial la mise en place d'une ZBE/ZCR !

⁸ Zones à basses émissions dans l'agglomération parisienne, étude prospective, Airparif, mars 2018, p. 22 et 65

⁹ Zones à basses émissions dans l'agglomération parisienne, étude prospective, Airparif, mars 2018, p. 21

¹⁰ Zones à basses émissions dans l'agglomération parisienne, étude prospective, Airparif, mars 2018, p. 22 et 65

4. La ZBE permettra-t-elle de diminuer les émissions de CO₂ et de lutter contre le réchauffement climatique ?

FAUX – Si les ZBE/ZCR ont pour seul objet de lutter contre la pollution de l'air, et non contre le réchauffement climatique, on pourrait espérer qu'elles auront pour effet indirect de diminuer les émissions de gaz à effet de serre. **Tel ne sera pas le cas** dès lors que, selon les données AIRPARIF, le gain en émissions de CO₂ est très faible par rapport au parc impacté : même en interdisant jusqu'aux Crit'Air 3, le gain sera limité à 8 %.

Pire, les ZBE/ZCR et les primes à la conversion auront un effet contreproductif sur les émissions de gaz à effet de serre en accélérant le renouvellement à neuf de véhicules qui ne sont pas arrivés en fin de vie et d'usage normal¹¹.

Cela conduit à remplacer à neuf un véhicule en état de marche, dont l'empreinte carbone à la production, est déjà amortie, alors que, selon l'ADEME, la production d'un véhicule thermique représente 3,75 tonnes équivalent CO₂. Le gain en CO₂ attendu de la consommation inférieure d'un véhicule neuf par rapport à un véhicule plus ancien est neutralisé par les émissions de CO₂ liée à la construction du véhicule neuf¹².

De même, la production d'une voiture électrique équivaut à celle de 2 voitures thermiques neuves, voire 3 si l'acquisition d'une voiture électrique s'accompagne de la mise au rebut d'un véhicule thermique remplacé et détruit. Là encore, le gain en CO₂ attendu à l'usage est considérablement amoindri par l'empreinte carbone liée à la production d'un véhicule électrique.

¹¹ *Zones à basses émissions dans l'agglomération parisienne, étude prospective*, Airparif, mars 2018, p. 39

¹² À titre d'exemple, la mise au rebut d'une Peugeot 205 pour acheter une Citroën C2 neuve revient à perdre l'empreinte carbone initiale de la 205 et à la transférer à la Citroën C2, en plus de sa fabrication. La Citroën C2 neuve consomme et émet moins de CO₂ à l'usage que la 205 mais elle devra parcourir plus de 135.000 km avant de produire un gain en émission de CO₂ par rapport à la 205 mise à la casse

5. La mise en place de ZBE/ZCR sera-t-elle peu couteuse ?

FAUX – L’efficacité d’une ZBE/ZCR suppose de contrôler les véhicules dans le périmètre concerné, par contrôle manuel ou automatique, afin de savoir s’ils sont autorisés à circuler, ou non.

Au regard de l’expérience parisienne, le contrôle manuel des ZBE/ZCR sera vraisemblablement dévolu aux polices municipales et sera à la charge des communes.

Le coût moyen de mise en place d’une ZBE/ZCR dans 8 villes néerlandaises a été estimé à 80.000 € **et le coût du contrôle manuel à 75.000 € par an**¹³.

Et ce, alors que le produit des amendes pour violation de la ZBE/ZCR sera affecté au budget de l’Etat et non au budget de votre commune.

Le contrôle automatique est encore plus couteux. Sa mise en place pour la ZBE londonienne a été chiffrée à 15,6 millions d’euros et son coût de fonctionnement à 10,5 millions d’euros par an¹⁴.

Au regard de la surface de la ZBE francilienne, moitié moindre que la ZBE londonienne, il est possible d’évaluer le coût d’un contrôle automatique à 5 millions d’euros par an.

Enfin, le coût du renouvellement des véhicules par les particuliers a été outrageusement sous-évalué à 22 millions d’euros par an par le PPA. Soit 2200 véhicules d’une valeur neuve de 10 000 euros par an.

Cette valeur, issue d’un rapport de l’Agence Parisienne d’Urbanisme, a été calculé sur la moyenne des “primes à la casse” pratiquées entre 1992 et 2009, soit un coût de renouvellement de 718 € par véhicule, sans commune mesure avec le coût réel du remplacement d’un véhicule qui dépend de la valeur de revente de l’ancien véhicule, minorée par les restrictions de circulation, et le coût d’acquisition d’un nouveau véhicule¹⁵.

¹³ *Zones à faibles émissions (Low emission zones) à travers l’Europe*, ADEME, mars 2018, p. 52

¹⁴ *Zones à faibles émissions (Low emission zones) à travers l’Europe*, ADEME, mars 2018, p. 70

¹⁵ *Evaluation socio-économique des coûts de mise en place d’une ZAPA en région parisienne*, APUR/STRATEC, juillet 2012, p. 27

6. Détenir un véhicule particulier est-il fonction de l'offre de transports en commun ?

VRAI – La détention d'un véhicule est fortement corrélée à l'offre de transports en commun. Si le maillage de transports en commun est extrêmement dense dans Paris, ce maillage chute drastiquement passé le périphérique et au fur et à mesure que l'on s'en éloigne, impliquant un recours croissant à l'automobile au fur et à mesure que l'on s'éloigne de Paris. **Preuve en est que le taux d'équipement automobile augmente au fur et à mesure que la densité de transports en commun diminue.**

	Nombre d'arrêts de transports collectifs (TER / RER / Bus / Métro / Tram) (1)	Densité de desserte exprimée en nombre de ménages fiscaux par arrêt de transports collectifs (1) (2)	Nombre d'arrêts de transports collectifs / km ² (1)	Part des ménages sans automobile en 2014 (3)	Taux de motorisation automobile des ménages en 2010 (4)
Paris	1446	713	14	63%	0,49
Petite Couronne	4708	384	7	34%	0,92
Grande Couronne	12306	132	1	16%	1,35

Sources: 1) RATP, SNCF, Optile, Ile de France Mobilités, Omnil - 2) Insee (Fichier Localisé Social et Fiscal (FiLoSoFi) - Année 2015) - 3) Insee (Recensement de la Population de 2014) - 4) Omnil (Enquête Global Transport 2010)

Si Paris peut offrir une alternative efficace au véhicule automobile par la densité de ses transports en commun, la chose est moins évidente en banlieue, au fur et à mesure que l'on s'éloigne de Paris.

Une ZBE/ZCR ne résout pas les causes de déplacement des Franciliens. Elle ne supprime pas non plus le besoin ponctuel ou quotidien d'un véhicule automobile sans renforcement concomitant et significatif des transports collectifs et de leur maillage.

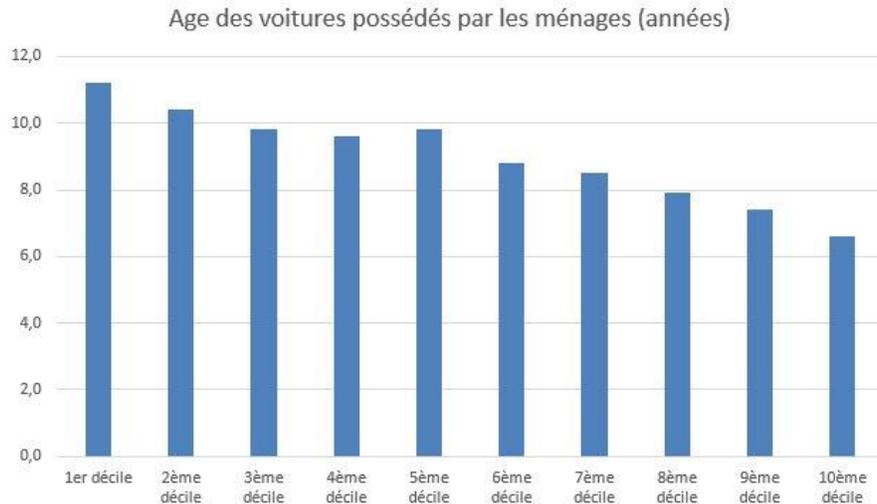
L'étude prospective de la ZBE/ZCR prévoit d'ailleurs que le volume de trafic routier restera relativement stable selon les différentes étapes et zones étudiées de la ZBE/ZCR ; en d'autres termes que le besoin et le recours au véhicule automobile ne diminuera pas avec les ZBE/ZCR.

En outre, les transports en commun et le vélo ne permettent pas de répondre à tous les besoins et notamment ceux :

- Des personnes dont la profession les oblige au port de charges lourdes, encombrantes et/ou de matériel onéreux (artisans, livreurs, dépanneurs) ;
- Des personnes qui doivent se rendre successivement en plusieurs endroits de la région parisienne dans la journée (professions libérales, VRP, agents immobiliers, etc.) ;
- Des actifs travaillant en horaires décalés, lesquels n'ont pas la possibilité d'utiliser les transports collectifs pour prendre leur poste ou regagner leur domicile (fonctionnaires de police, agents de nettoyage, personnel de santé, des transports collectifs, de la restauration et de l'hôtellerie, etc.).
- Des personnes à mobilité réduite, étant précisé que la RATP et la SNCF n'ont pas l'obligation de leur rendre accessibles leurs réseaux souterrains (cf. articles L. 1112-1 et L. 1112-5 du Code des Transports).

7. Les véhicules les plus anciens sont-ils détenus par les revenus les plus modestes ?

VRAI – L'âge des voitures possédées par les ménages est fonction de leurs revenus : plus les revenus d'un ménage sont faibles, plus l'âge moyen du véhicule détenu augmente.



Source : Enquête nationale transports et déplacements (ENTD) 2008, INSEE

1^{er} décile : revenu par individu < 10.012 €, 2^{ème} décile, revenu par individu < 12.403 €, 3^{ème} décile : revenu par individu < 14.363 €, 4^{ème} décile : revenu par individu < 16.201 €, 5^{ème} décile : revenu par individu < 18.165 €, 6^{ème} décile : revenu par individu < 20.316 €, 7^{ème} décile : revenu par individu < 22.969 €, 8^{ème} décile : revenu par individu < 26.624 €, 9^{ème} décile : revenu par individu < 33.396 €, 10^{ème} décile : revenu par individu > 33.896 € (Chiffres 2007, source : INSEE)

En Ile-de-France, on observe ainsi que la part des véhicules de 8 à 15 ans, c'est-à-dire les véhicules ayant subi une forte décote, est fortement liée à la structuration départementale des revenus.

La part des voitures âgées dans un département est fonction inverse du revenu disponible médian.

Département	Distribution des revenus disponibles par unité de consommation en 2015 (1)		Part des autos de 8 à 15 ans dans l'ensemble du parc automobile de moins de 15 ans au 1 ^{er} janvier 2017 (2)	Part des immatriculations des autos achetées d'occasion en 2016 dans le parc automobile au 1 ^{er} janvier 2017 (3)
	1 ^{er} Quartile	Médiane		
75 - Paris	15 669 €	26 431 €	49%	10%
77 - Seine et Marne	16 334 €	22 339 €	55%	17%
78 - Yvelines	17 945 €	25 616 €	50%	13%
91 - Essonne	16 189 €	22 978 €	54%	16%
92 - Hauts-de-Seine	16 992 €	26 225 €	44%	10%
93 - Seine-Saint-Denis	11 540 €	16 761 €	62%	20%
94 - Val-de-Marne	14 732 €	21 726 €	55%	16%
95 - Val-d'Oise	14 496 €	21 001 €	57%	17%

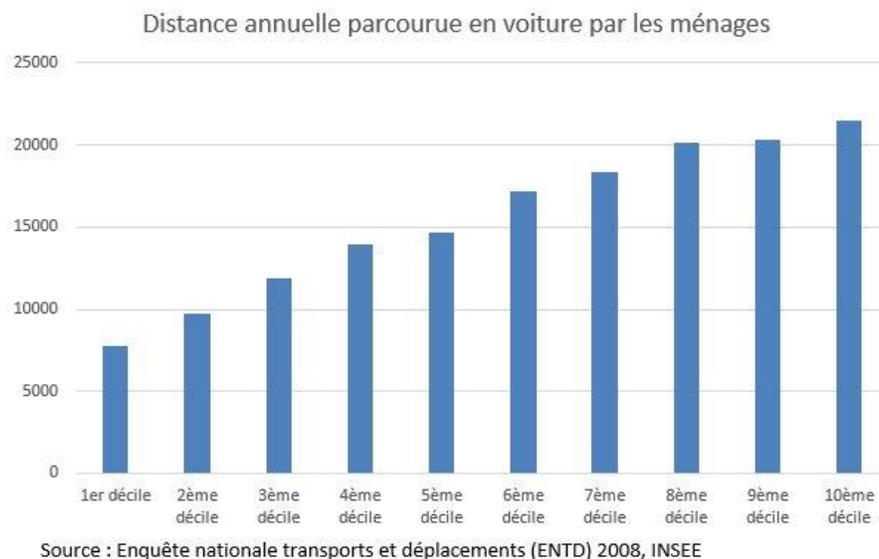
Sources: 1) Insee (Fichier Localisé Social et Fiscal (FiLoSoFi) - Année 2015) - 2) Ministère de la Transition Écologique et Solidaire (Fichier 2.P.R.3.) - 3) Ministère de la Transition Écologique et Solidaire (Fichiers 2.P.R.3. et 2.I.R.2.)

Insee: Le revenu disponible par unité de consommation (UC), également appelé « niveau de vie », est le revenu disponible par « équivalent adulte ». Il est calculé en rapportant le revenu disponible du ménage au nombre d'unités de consommation qui le composent. Toutes les personnes rattachées au même ménage fiscal ont le même revenu disponible par UC (ou niveau de vie).

Interdire la circulation de véhicules graduellement selon leur âge touchera donc d'abord les ménages les plus pauvres, puis des ménages moins modestes, faisant du dispositif ZBE/ZCR un outil antisocial qui fragilise encore plus leur précarité.

Cela revient à autoriser les seules catégories CSP+ à pouvoir circuler librement dans un véhicule récent, **sorte de droit à polluer**, alors que tous les autres citoyens devront subir des transports collectifs insuffisants, saturés et inadaptés.

Et ce alors que la distance annuelle parcourue augmente avec les revenus du ménage.



En ciblant les véhicules les plus anciens et les ménages les plus modestes, le projet ZBE/ZCR cible, par définition, les véhicules qui **polluent le moins** puisque ce sont ceux qui **roulent le moins** !

8. Renouveler le parc routier vers le tout électrique nécessite-t-il de doper la production énergétique locale ?

VRAI – Recharger un véhicule électrique avec une batterie de 40 KW nécessite 6 h de charge sur une prise spéciale wall-box qui délivre 7 KW/h (soit l'équivalent de 5 radiateurs électriques d'environ 1.000 W chacun)

Si 1.000.000 de foyers, soit seulement 20% du parc francilien, basculait vers le véhicule électrique, il faudrait pour recharger simultanément ce parc 7 000 MW/h, soit l'équivalent de 7 réacteurs nucléaires, ou 27 450 éoliennes de 100m de hauteur d'une puissance nominale de 1,5MW au regard de leur facteur de charge moyen de 16,8% observé en 2017 en Ile de France.

A cette limite technique s'ajoute la forte pollution et les conséquences sociales induites par la production de batteries et l'absence de solutions satisfaisantes pour les recycler. Une application stricte du principe de précaution conduirait à ne pas reproduire avec le véhicule électrique les erreurs commises avec le diesel, en incitant, comme par le passé, les particuliers à se tourner vers un type de motorisation pour s'apercevoir 10 à 20 ans plus tard des conséquences néfastes de cette incitation sur l'environnement.

Pour mesurer les réalités d'une conversion à l'électrique des véhicules que la ZBE prévoit d'interdire d'ici 2024, ci-dessous les proportions de parcs concernés d'ici 6 ans par ces restrictions, Crit'Air 2 compris, selon le Ministère de la Transition Ecologique en 2016 :

- **94% des voitures particulières ;**
- **La quasi-totalité des deux-roues ;**
- **98% des véhicules utilitaires légers ;**
- **97% des véhicules poids-lourds, bus et car.**

9. Le citoyen doit-il payer sa responsabilité de rouler en motorisation diesel en ville ?

NON – Rappelons que depuis les années 80, l'état a mis en place une politique fiscale agressive (vignette moins chère, gazole moins taxé, TVA déductible sur le gazole pour les professionnels, etc.), amplifiée dans les années 2000 avec le bonus/malus dit « écologique » qui conférait un avantage considérable aux véhicules diesels par rapport aux véhicules à essence, pour convaincre les particuliers et les professionnels de se convertir au diesel.

Extrêmement minoritaire jusqu'au début des années 90, le diesel est devenu le type de motorisation le plus vendu en France à partir des années 2000 pour grimper jusqu'à 70 % des véhicules neufs vendus en 2012.

Les constructeurs automobiles ont suivi ce mouvement en développant des motorisations diesels de plus en plus performantes et, surtout, en étendant le diesel à toute leur gamme, notamment sur de petits modèles à vocation urbaine.

Aujourd'hui encore, le diesel reste favorisé par un malus « écologique » moindre que celui attaché à une motorisation essence équivalente.

Enfin, l'Union Européenne n'a mis aucun garde-fou efficace face à la diésélisation du parc, constatée en France mais également en Allemagne et au Royaume-Uni.

Ainsi, les normes d'homologation (qui remontent à 1974...) sont restées très éloignées des conditions réelles de circulation. Pire encore, la réglementation européenne a autorisé, à partir de 1997, les dispositifs « tricheurs » s'ils étaient justifiés pour éviter un risque de casse moteur. Tout cela a permis aux constructeurs d'optimiser leurs véhicules pour les tests de pollution et de vendre des véhicules aux émissions bien supérieures aux normes européennes en situation réelle.

Ni la France, ni l'Union Européenne, n'ont mis en place un système efficace de contrôle des émissions en situation réelle, comme celui qui existe depuis les années 70 aux Etats-Unis, avec une garantie légale de conformité aux normes d'émission pendant 200.000 km, et la création d'une autorité centrale disposant du pouvoir d'auditer des véhicules en cours d'utilisation, d'obliger les constructeurs à rappeler les véhicules défectueux, et de prononcer de lourdes pénalités à leur encontre.

L'interdiction des diesels aura donc pour effet de transférer la responsabilité conjointe de l'Etat, des constructeurs et de l'Union Européenne dans la diésélisation du parc et ses conséquences néfastes sur des citoyens qui ont acquis des véhicules en toute bonne foi, incités en cela par la politique fiscale de l'Etat.