

<http://pierrealainmillet.fr/ZFE-une-catastrophe-economique-et>



ZFE, une catastrophe économique et sociale annoncée

- Lectures... -



Date de mise en ligne : vendredi 28 octobre 2022

Copyright © Blog Vénissian de Pierre-Alain Millet - Tous droits réservés

Iu sur le site Transition&Energies. Depuis quelques temps, les médias se saisissent de ce dossier "ZFE". Beaucoup d'intervenants s'inquiètent de l'impact social injuste qui s'annonce. La réponse du gouvernement est d'annoncer qu'il mettra en œuvre le cadre réglementaire pour installer des "radars-plaques", permettant de verbaliser les véhicules roulant dans une zone sans avoir le bon "Critair"...

La [concertation réglementaire de la délibération](#). Servez-vous en ! Mais comment faire pour que la majorité des habitants s'en occupe ?

La ville de Vénissieux y travaille et annoncera sa position au conseil municipal de décembre...

Les gouvernants sont-ils sourds et aveugles ? Le comité de suivi des Zones à faibles émissions ou ZFE qui regroupe les différents ministres, administrations et responsables des agglomérations concernés par la mise en place de l'exclusion des grandes zones urbaines du pays des véhicules les plus anciens et les plus polluants a décidé de mettre en place dès 2024 un système de radar automatique pour verbaliser les contrevenants. Dans un peu plus de deux ans, en 2025, pas moins de 43 agglomérations seront concernées. On pourra alors parler d'exclusion et d'assignation à résidence d'une partie de la France périphérique et modeste (plus de 40% du parc automobile actuel) sans pédagogie, sans explications, sans solutions alternatives... La recette d'une révolte. [<http://pierre-alainmillet.fr/sites/pierre-alainmillet.fr/local/cache-vignettes/L400xH162/10000000000004d8000001f4918803f583592cdd-166a0.jpg>]

La mise en place des Zones à faibles émissions (ZFE), mal préparée, mal expliquée, mal accompagnée, peut devenir une catastrophe économique et sociale. Tout simplement parce qu'en 2025, dans moins de trois ans, un automobiliste sur deux, compte tenu de l'âge de son véhicule, ne pourra pas circuler dans les ZFE, c'est-à-dire dans la quarantaine d'agglomérations de plus de 150.000 habitants du pays. Il n'y a pas de meilleure illustration du fossé grandissant entre la France des villes et la France périphérique.

L'objectif annoncé n'est pas contestable, l'efficacité de la méthode l'est

L'objectif annoncé, réduire la pollution atmosphérique, n'est pas contestable. Mais l'efficacité de la méthode l'est. Rappelons que [les émissions les plus dangereuses pour la santé, celles des particules fines](#), ne sont liées que de façon minoritaire à la circulation routière (environ 30% en Ile-de-France et 20% dans le reste du pays) et même marginale au type de motorisation et même à l'âge des véhicules. Les particules fines proviennent [en grande partie de l'abrasion des pneumatiques et des systèmes de freinage](#). Et les confinements en 2020 ont permis de faire des expériences en grandeur réelle sur l'impact de la circulation automobile sur le niveau de particules fines. Il y a eu trois alertes aux particules fines en 2020 en Ile-de-France, [dont deux pendant les périodes de confinements marquées par une très forte baisse de la circulation automobile...](#)

Les ZFE présentent un autre sérieux problème. Aucune pédagogie, aucunes explications, aucunes solutions alternatives ne sont réellement proposées à ceux, les propriétaires modestes de « vieilles » voitures, dont la liberté de circulation va être fortement entravée. En l'état actuel du marché des véhicules neufs et d'occasions récentes, il leur faudrait investir des dizaines de milliers d'euros pour acquérir d'autres voitures.

La France modeste n'entend pas se laisser exclure sans résister. Selon un sondage Aramisauto-Opinionway

(Aramisauto est une entreprise spécialisée dans la vente en ligne de véhicules neufs et d'occasion, filiale du constructeur Stellantis), 42% des automobilistes issus des classes modestes sont prêts à braver les interdictions... Mais cela risque de leur coûter très cher. Au début de la semaine, le comité de suivi des Zones à faibles émissions qui regroupe les différents ministres, administrations et responsables des agglomérations concernés par la mise en place de l'exclusion des grandes zones urbaines du pays des véhicules les plus anciens et les plus polluants a décidé de mettre en place dès 2024 un système de radar automatique pour verbaliser les contrevenants. Dans un peu plus de deux ans, pas moins de 43 agglomérations seront concernées... Clément Beaune, ministre délégué aux Transports est très clair : « il faut faire le maximum pour que le contrôle sanction automatisé soit développé le plus rapidement possible ».

Les contrevenants s'exposeront à une amende de classe 4, sur les cinq échelons d'amendes en France. Cela se traduit par 135 euros. Elle peut être minorée à 90 euros ou majorée à 375 euros (300 euros en cas de paiement dans les 30 jours). Au maximum, elle peut atteindre 750 euros.

Des radars automatiques pour sanctionner les contrevenants

Le nombre d'amendes devrait exploser. Car les radars automatiques permettront de verbaliser les contrevenants dès lors qu'ils franchissent la frontière d'une ZFE avec un véhicule ne disposant pas d'une vignette Crit'Air'1 ou Crit'Air'2. Les ZFE sont pour l'instant déployées dans dix grandes agglomérations, mais leur généralisation est programmée à 43 zones urbaines d'ici à 2024. En outre, le gouvernement entend ne plus laisser la latitude aux villes de choisir le périmètre concerné par les ZFE et le type de véhicules bannis. Le ministre de la Transition énergétique, Christophe Béchu, a annoncé la création d'un groupe de travail dont l'objectif sera d'harmoniser la mise en place et le fonctionnement des ZFE...

« Dans ces zones, la circulation des véhicules les plus polluants est limitée », explique le site de l'administration française et elles vont recouvrir des proportions de plus en plus importantes du territoire. Pour le « Grand Paris », cela concerne aujourd'hui 79 communes, 11 pour la métropole lilloise, 26 à Grenoble, 4 à Lyon... Et ces zones seront rapidement élargies : 131 communes autour de Paris d'ici 2025, 58 autour de Lyon, 71 communes autour de Rouen. Sans compter la création de nouvelles ZFE à Strasbourg, Toulouse, Montpellier, Marseille-Aix-en-Provence, Toulon, Nice...

Les possesseurs d'une voiture dont la Vignette Crit'Air –introduite en 2017, elle classe les véhicules en fonction de leurs émissions polluantes– affiche un 4 ou un 5 ne peuvent déjà plus théoriquement pénétrer dans les ZFE existantes. Les Crit'Air 3 seront exclus à partir de janvier 2024, soit les voitures essence immatriculées avant 2011 et toutes les voitures diesels sans exception. Et d'ici 2025, les ZFE seront étendues à toutes les agglomérations de 150.000 habitants et plus.

Les leçons de l'histoire

Il s'agit d'un programme calqué sur celui d'Anne Hidalgo, la maire de Paris, qui entend interdire dans la capitale en 2024 la [circulation de tous les véhicules diesel](#) et en 2030 celle de tous les véhicules à moteur thermique. La France compte aujourd'hui 17,5 millions de véhicules classés Crit'Air 3 ou plus, ce qui représente... plus de 40% du parc automobile actuel. L'utilisation de la voie publique deviendra ainsi un privilège. On peut parler du retour en France de l'octroi. Cette taxe était perçue à l'entrée de toutes les villes et en chassait de fait les paysans jusqu'à ce que la Révolution française l'abolisse. Il ne faut pas oublier les leçons de l'histoire. Dans la nuit du 12 au 13 juillet 1789,

quelques heures avant la prise de la Bastille, la foule parisienne avait commencé par mettre le feu aux barrières d'octroi...

Selon le sondage Aramisauto intitulé « Les ménages modestes face à l'urgence de la transition énergétique » réalisé par OpinionWay, 51% des sondés ne connaissent même pas le numéro Crit'air de leur voiture. Et dans la même étude, 42% des automobilistes issus des classes modestes se disent « déterminés » à conduire leur véhicule malgré l'interdiction. De la même façon, 75% des ménages modestes interrogés affirment que « la voiture reste indispensable pour se rendre au travail » et 60% « déplorent ne pas avoir d'offre de transport adaptée ».

« Une bombe à retardement sociale »

Interrogé par la Commission environnement de l'Assemblée nationale, Pierre Chasseray, délégué général de l'association 40 millions d'automobilistes, a mis en garde. « Au 1er janvier 2025, toute la France va être touchée. Ça concernera tous les véhicules diesel d'avant 2011 et tous les véhicules essence d'avant 2006. C'est un véhicule sur deux. Ça va trop loin. On a voulu mettre un texte drastique qui confine un Français sur deux. C'est une bombe à retardement sociale, le compteur est enclenché. » Pierre Chasseray ajoutant : « je ne vois pas ce qui est écolo dans le fait de jeter un véhicule parfaitement entretenu et qui roule parfaitement bien. »

En fait, les Français sont disposés à changer de voiture, mais ils n'en ont pas les moyens... Selon le sondage Aramisauto « un Français sur cinq issu des ménages modestes roule encore dans un véhicule de plus de 10 ans. » Preuve que l'argent est le premier obstacle, « s'ils devaient acheter un nouveau véhicule, 70% d'entre eux se tourneraient demain vers une voiture d'occasion et 59% choisiraient encore un moteur thermique, dont 26% un diesel ». Aramisauto note aussi que l'envolée du prix de l'électricité, est aussi passée par là : « 61% pensent que le plein d'une voiture électrique coûtera le même prix qu'un plein d'essence. »