

ZONE À FAIBLES ÉMISSIONS

Dossier de presse

Conférence de presse du 21 février
Hôtel de Ville de Gennevilliers



INTRODUCTION

Le 30 janvier dernier, le groupe Front de Gauche et Citoyens de la métropole du Grand Paris a alerté à nouveau l'Etat face au manque de moyens mis à disposition pour accompagner la mise en place des Zones à Faibles émissions, qui s'annonce comme une catastrophe politique d'ampleur nationale.

Nécessité environnementale et de santé publique, les ZFE risquent pourtant d'être au mieux un échec, au pire le foyer d'une révolte sociale dans tout le pays. Les moyens dérisoires mis en œuvre pour accompagner les milliers de foyers concernés en région parisienne et les millions en France placent les foyers populaires dans une situation insoluble : avancer des milliers d'euros qu'ils n'ont pas pour acheter une voiture propre, s'endetter dans des crédits à la consommation, vivre dans l'infraction ou être assigné à résidence.

Les évolutions du dernier décret d'attribution des aides change à la marge les termes du problème mais n'apporte pas de solution. Les moyens mis en place par l'Etat sont de quelques centaines de millions d'euros là où l'on devrait avancer 5 milliards par an, la métropole du Grand Paris n'a pas les moyens financiers pour aider les foyers de la région parisienne malgré son action.

Nous avons des solutions, le gouvernement doit les entendre pour sortir de cette impasse qu'il a lui-même créée.



Patrice Leclerc

Maire de Gennevilliers
Président du groupe Front de Gauche
à la métropole du Grand Paris



Jacques Baudrier

Adjoint à la Maire de Paris
Membre du groupe Front de Gauche
à la métropole du Grand Paris

La ZFE c'est quoi ?

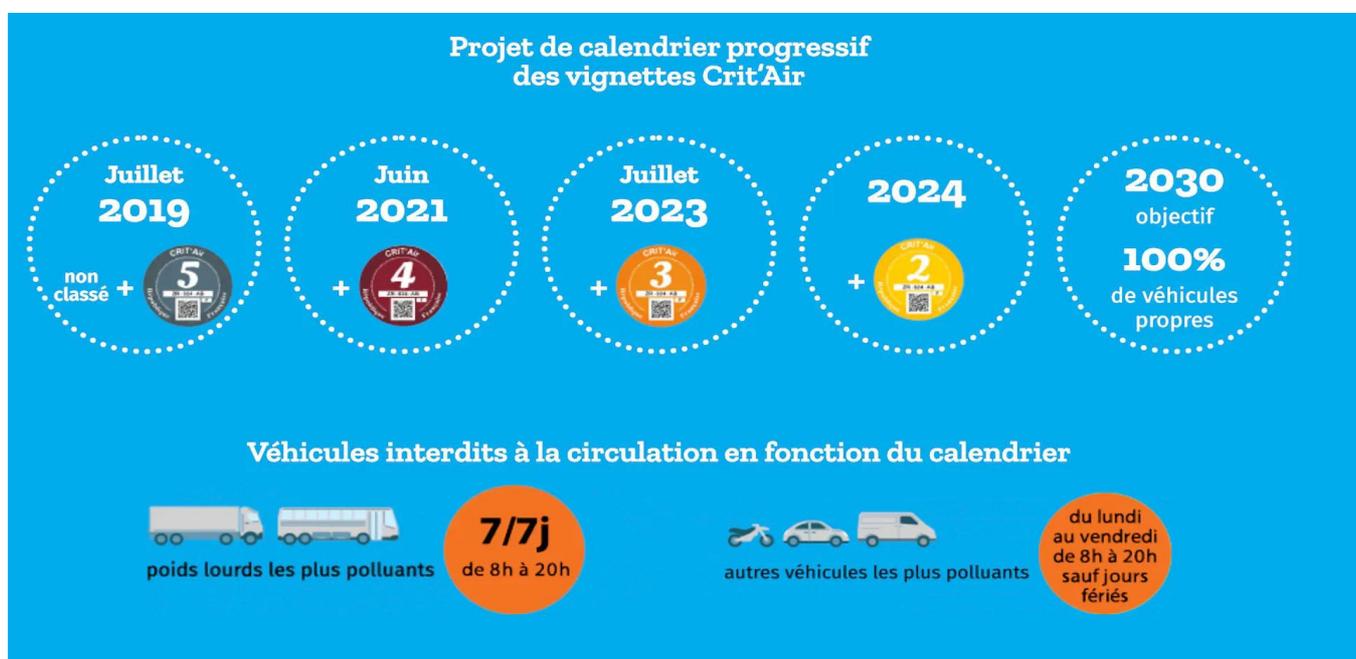
En réponse aux condamnations en justice pour son inaction en matière d'amélioration de la qualité de l'air, l'État s'est engagé à mettre en place de Zones à Faibles Émissions pour interdire la circulation des véhicules les plus anciens. Ce dispositif repose sur la classification « Crit'Air » des véhicules (voitures particulière mais aussi poids lourds et véhicules utilitaires) qui repose sur l'année de mise en circulation des véhicules.

La loi Climat a imposé la mise en place de Zones à Faibles Emissions au plus tard au 1er janvier 2025. À cette date, 45 ZFE devront avoir été mises en place dans 45 agglomérations et devront exclure (aux heures ouvrables) la circulation des véhicules Crit'Air 3, 4 et 5.

À ce jour, une vingtaine de métropoles (toutes les grandes villes) et intercommunalités sont engagées dans ces démarches.

Ce sont déjà 7 millions de véhicules (classé Crit'air 3, 4 et 5) qui sont concernés à coup sûr par cette interdiction d'ici 2025. A terme, il y en aura 10 millions de concernés au quotidien (il y a 14 millions de voitures cirt'air 3, 4 et 5 en France pour 38 millions de véhicules particuliers au total).

La mise en place de la ZFE pour la métropole du Grand Paris*



Source : site de la métropole de la Grand Paris

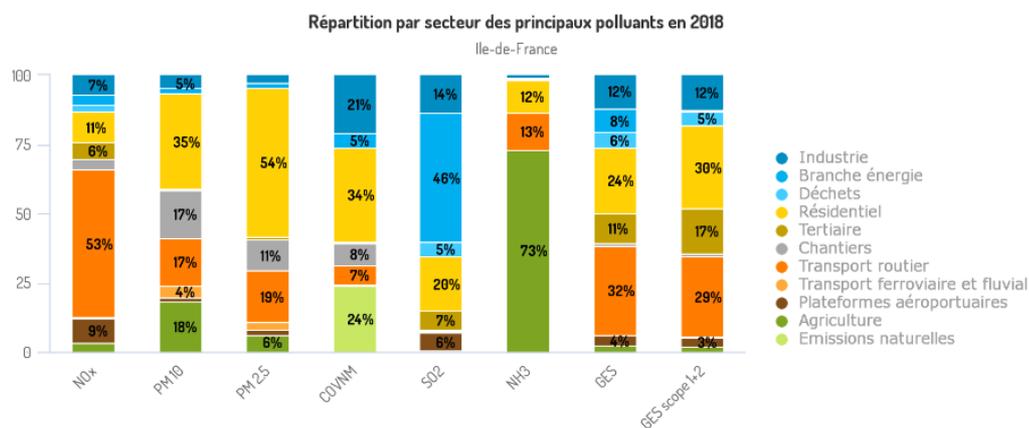
* En octobre dernier, le président de la métropole du Grand Paris a annoncé un possible report du calendrier au premier janvier 2024, qui doit être délibéré en conseil métropolitain.

Pourquoi c'est indispensable :

Pour des raisons de santé publique : 40000 morts par an sont aujourd'hui directement liés à la pollution de l'air selon les derniers rapports de santé publique France.

Le transport représente 32% des émissions françaises de gaz à effet de serre, dont 15% pour les véhicules particuliers. Elles sont émises par les pots d'échappement, bien sûr, mais pas seulement : Les particules émises par les pneus et le système de freinage sont aussi fortement émetteurs de particules fines.

Mettre en place des zones à faible émission permet de réduire significativement le nombre de pollution émises en métropole dans les prochaines années, en réduisant fortement les pollutions liées à l'échappement.



Pourquoi, sans les moyens nécessaires, c'est une catastrophe annoncée :

L'État s'est engagé à mettre en place de Zones à Faibles Émissions pour interdire la circulation des véhicules les plus anciens. L'Etat a agi sans mettre les moyens nécessaires, et sans prendre la mesure de ce que cela implique pour millions de foyers en France.

Cette réforme est injuste et inefficace car :

- **Les aides sont surtout centrées sur les véhicules électriques très chers** qui ne peuvent être achetés que par des ménages aisés, et ne permettent pas aux foyers les plus populaires, l'écrasante majorité des propriétaires de véhicules crit'air 4 et 5, d'acheter les voitures qu'ils veulent acheter (notamment les véhicules d'occasion accessibles en Crit'Air 1 ou 2 essence).
- **Les aides ne ciblent pas premier public concerné** : elles ne sont pas encore assez élevées pour les foyers très populaires qui ne possèdent pas les moyens d'avancer les milliers d'euros restants, et elles baissent très fortement à partir du moment où l'on gagne entre le SMIC et la classe moyenne.
- **La ZFE laisse rouler les très grosses voitures des plus riches dont les voitures sont beaucoup plus récentes.** Ces très grosses voitures polluent beaucoup même si elles sont Crit'Air 1, consomment beaucoup et émettent énormément de particules via le freinage .
- **En Île de France, les classes populaires occupent des métiers de première nécessité qui ne sont pas forcément desservis par les transports en commun**, soit parce que les horaires de travail ne correspondent pas (travail de nuit, en horaires décalés, etc.), soit parce que leur lieu de travail n'est pas desservi (zone logistique ou industrielle éloignés de l'offre existante).
- **Elle ne traite pas d'une question essentielle : les émissions de particules fines liées à l'abrasion des freins.** C'est pourtant l'une des principales sources d'émission liée au trafic routier aujourd'hui (40% sur les véhicules thermiques récents), générée par l'ensemble des véhicules du parc automobile en France, thermique et électrique.

Un budget bien en-dessous des besoins estimés

1,9 million de véhicules domiciliés dans les 131 communes de la métropole seront interdits de rouler au 1er juillet 2023.

Les aides dont les propriétaires disposent :

Des aides d'Etat

- Prime à la conversion (véhicule neuf ou d'occasion en échange de la mise au rebut d'un vieux véhicule) :
- Aide d'état au montant maximum est de 5 000 € (dépend de la catégorie et du coût d'acquisition du véhicule acheté, de la situation fiscale du demandeur et du kilométrage effectué pour se rendre au travail.) Schématiquement, 5000 euros pour un revenu en dessous du RSA, 2500 euros dépassé le SMIC (5000 euros si l'on est entre le RSA et SMIC et identifié comme "gros rouleur").
- Le bonus écologique (aide pour l'achat d'un véhicule (voiture ou camionnette) électrique ou neuf Le montant maximum est de 7 000 € (5000 + 2000 si l'on gagne en dessous de 1738 euros par mois), dans la limite de 27 % du coût d'acquisition.

Aide régionale :

- Au remplacement d'une voiture polluante pour les particuliers allant de 6000 à 1500 euros pour les foyers les plus populaires

La métropole du Grand Paris :

- Une aide à l'achat sur véhicule électrique, hybride rechargeable et non rechargeable, hydrogène ou fonctionnant au GNV, neuf ou d'occasion jusqu'à 80 % du prix d'achat du véhicule (6 000 € suivant les revenus options et aides de l'Etat déduites), à condition que le coût total du véhicule acquis ne dépasse pas 50 000 € TTC)

Les budgets mobilisés :

- **Etat : 1,3 milliards d'euros au niveau national**
- **Région Ile de France: 25 millions d'euros pour les aides aux véhicules propres pour les véhicules hors métropole.**
- **Métropole du grand Paris : 12 millions d'euros en 2022.**

Nos propositions :

Il faut absolument calibrer le budget de l'Etat pour financer les primes à la conversion à hauteur d'au moins 5 milliards par an pour arriver en moyenne à un renouvellement de 400 000/an et réformer le système des aides :

- **Ouvrir le bénéfice de la prime à la conversion à des véhicules essences de Crit'Air 1** en privilégiant là encore les véhicules les moins lourds, soit de moins de 1,3 tonnes.
- **Rendre éligible les véhicules essence neufs ou d'occasion Crit'air 1 aux dispositifs d'aides de façon beaucoup plus large**, avec des cofinancements beaucoup plus conséquents, a minima de 5 000 euros par véhicule pour les véhicules d'occasion et pour des montants supérieurs pour les véhicules neufs,
- **La mise en place d'un crédit à taux 0** pour permettre aux ménages modestes d'acheter des véhicules propres.
- **Réformer la prime à la conversion de telle façon qu'elle atteigne au moins 10 000 euros pour la plus grande partie des ménages** (et des niveaux plus importants pour les ménages modestes)
- **La réserver à l'acquisition de véhicules moins lourds et moins chers**, pour ne pas inciter à l'acquisition de véhicules très lourds et polluants.
- **Un seuil maximum de prix 40 000 euros** (et non 47 000 comme dans le décret du 30 décembre).
- **Un seuil maximum de poids 1,8 tonne** (et non 2,4 tonnes comme dans le décret du 30 décembre).

Pour les financer :

- Nous proposons de **rehausser le seuil de déclenchement du malus automobile au poids à hauteur de 1,4 tonnes** et d'augmenter la contribution au malus au poids de 10 à 20 euros par kilo au-dessus de 1,8 tonne.
- **Affecter les nouvelles recettes émanant des autoroutes** au fur et à mesure que les concessions vont retourner dans le giron de l'Etat.

les émissions de particules fines liées à l'abrasion des freins.

C'est l'une des principales sources d'émission liée au trafic routier aujourd'hui, générée par l'ensemble des véhicules du parc automobile en France, thermique et électrique. C'est 40% des émissions sur un véhicule récent.

La création d'une aide financière pour installer des capteurs de particules fines sur les systèmes de freinage des voitures est une solution à la fois peu coûteuse (aux alentours de 700 euros) et en mesure d'apporter rapidement des progrès significatifs pour la réduire de la pollution de l'air.

Alors que les primes de l'état s'ouvrent désormais auetrofit (changement du moteur thermique à un moteur électrique), opération beaucoup plus coûteuse et beaucoup plus complexe, il est nécessaire d'accompagner l'installation de réducteurs de pollution liées au freinage, qui n'a que des avantages.

Nos propositions :

- **L'état doit prendre en charge a minima 50%** du financement d'une telle installation.
- Pour rendre le système attractif, **l'installation d'un système de capteurs doit valoir surclassement en catégorie Crit'Air supérieure** pour les voitures Crit'Air 2 et 3.
- **à terme, leur installation devra être obligatoire sur l'ensemble des véhicules (thermiques, hybrides et électriques).** Nous proposons d'ailleurs à ce qu'elle soit intégrée à la norme EURO 7.