



FEDERATION FRANCAISE DES AUTOMOBILISTES CITOYENS

Association régie par la Loi du 1^{er} juillet 1901 - RNA n° W751234578

46 boulevard Magenta - 75010 PARIS

ffacparis@gmail.com - www.ffac-citoyens.fr - www.lesbannies.fr

Paris, le 13 novembre 2017

Objet : Enquête publique portant sur le projet de révision du plan de protection de l'atmosphère sur l'ensemble du territoire de la région d'Île-de-France

Madame, Monsieur le Commissaire Enquêteur,

La Fédération Française des Automobilistes Citoyens (FFAC) ne peut qu'approuver, en vertu de ses convictions fondatrices tournées notamment vers une écologie constructive, le principe d'un Plan de Protection de l'Atmosphère dont l'objectif général est de ramener la qualité de l'air à l'intérieur de la zone concernée, à des niveaux en conformité avec les normes européennes, afin que tous nous puissions mieux respirer.

Aussi, soutient-elle tous les défis et actions permettant de lutter contre la pollution sous réserve, quand il s'agit des Transports, que des alternatives au véhicule individuel soient réellement développées, en concertation avec les principaux intéressés, et que les solutions retenues soient viables, équitables, écologiques, incitatives et non coercitives.

À ce titre, elle s'oppose formellement au défi TRA4 « *Accompagner la mise en place de zones à circulation restreinte en Ile-de-France* » en raison du caractère profondément antisocial, anti-écologique et inégalitaire de ce dispositif.

En effet, pour la FFAC :

- Interdire des véhicules en fonction de leur âge revient à traiter les effets et non les causes d'un problème, à savoir le besoin des Franciliens de se déplacer et, à cet effet, de recourir à un véhicule individuel.
- Le PPA ne prend pas en compte le bilan écologique catastrophique causé par la mise au rebut des véhicules visés par la mesure TRA4 (soit 70 % du parc en 2016), ni leur impact en équivalent CO2 induit par leur remplacement à neuf (3,8 tonnes à 6,7 tonnes équivalent CO2 / véhicule).
- Les restrictions de circulation fondées sur l'âge des véhicules touchent en premier lieu leurs propriétaires Franciliens à revenus modestes ou moyens et mènent ainsi à l'exclusion des plus démunis qui ne pourront acquérir des véhicules neufs, quoique toujours polluants, qui, seuls, leur permettront de circuler dans le périmètre de l'A86. Cela revient à limiter aux seules catégories les plus aisées le droit de circuler librement dans un véhicule individuel alors que tous les autres Franciliens devront, soit s'endetter (voire se surendetter), soit subir des transports collectifs insuffisants, saturés et inadaptés.

- Compte tenu des distorsions considérables observées sur les émissions de NOx de véhicules diesels Euro 5 et Euro 6 (Crit’Air 2) entre celles mesurées en laboratoire et celles relevées en conditions réelles de circulation, constatées aussi bien par la commission mise en place par Madame Ségolène ROYAL que par le gouvernement allemand, quelle crédibilité accorder aux bénéfices modélisés pour le défi TRA4 d’une conversion du parc actuel en des véhicules plus récents dont les diesels Crit’Air 2 ?

Nous souhaitons à cet effet porter à votre connaissance les résultats de l’étude du gouvernement allemand qui a ainsi pu faire ce comparatif résumé avec le graphique ci-dessous, la réalité est sans appel.

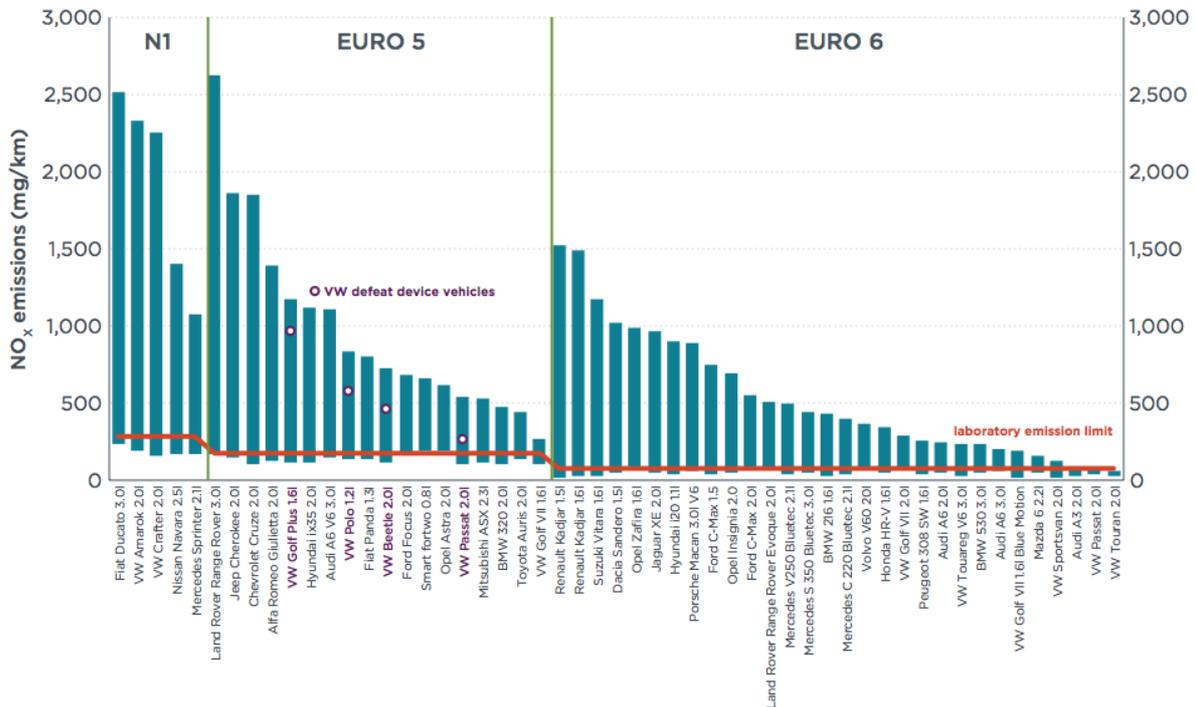


Figure 1. Overview of recent laboratory and on-road vehicle emissions test results by the German Ministry for Transport (lower level corresponds to NEDC laboratory test, upper level to max. on-road test result).

- Le coût de renouvellement des véhicules, laissé à la charge des seules personnes privées, est largement sous-évalué. Comment le renouvellement des véhicules visés par la mesure TRA4 (non-classés/Crit’Air 5-4-3) peut-il être évalué à la somme de 22 millions d’euros par an, ce qui, au regard du nombre de véhicules impactés (environ 4.000.000 en Ile de France en 2016), correspond à 5,5 € par véhicule !
- Si d’autres Low-Emission-Zones (LEZ) Européennes sont citées en exemple dans le PPA, c’est oublier que celles-ci sont d’un périmètre réduit aux centres-villes, qu’elles prévoient des dérogations selon les revenus des conducteurs, qu’elles n’excluent pas les 2-roues motorisés et qu’elles reposent sur des classifications beaucoup moins inégalitaires des véhicules (en Allemagne, seuls les véhicules non catalysés sont concernés). Surtout, les LEZ ont démontré leur parfaite inefficacité en ce que les villes qui les ont mis en place restent poursuivies par la Commission Européenne pour dépassement des normes européennes.

Pour les mêmes raisons, la FFAC s'oppose également aux actions 1 et 2 du défi TRA6 « Accompagner le développement des véhicules à faibles émissions ».

En effet, s'agissant de l'action 1 (« Installer des bornes électriques dans les parcs relais afin de développer l'usage des véhicules électriques »), aussi longtemps que l'impact écologique réel d'un véhicule électrique ne sera pas établi en totale transparence, il est inconcevable de soutenir son développement pour découvrir d'ici 5 à 10 ans qu'il s'agit d'un non-sens écologique, notamment lié à l'absence de recyclage des batteries.

Le principe de précaution s'applique d'autant plus qu'il y a seulement 5 ans, l'Etat incitait à l'achat de véhicules diesel (via le bonus/malus) dont on a découvert par la suite qu'ils polluaient bien plus qu'ils ne le devraient.

Concernant l'action 2 (« Inciter les communes à mettre en place des politiques de stationnement valorisant les véhicules les moins polluants. »), celle-ci est clairement une nouvelle discrimination sociale à l'encontre de ceux qui disposent d'un véhicule non-récent, autrement dit les revenus modestes ou moyens.

Dans sa démarche constructive, la FFAC souhaite plutôt attirer votre attention sur les propositions qu'elle porte et défend en matière de lutte contre la pollution. Ainsi a-t-elle initié la pétition « Non aux vignettes Crit'Air et aux ZCR - Oui à de réelles solutions contre la pollution » qui a à ce jour recueilli 6812 signatures.

<https://www.change.org/p/non-aux-vignettes-crit-air-et-aux-zcr-oui-a-de-reelles-solutions-pour-lutter-contre-la-pollution>

Au-delà du constat que nous y dressons, cette pétition met en lumière 15 solutions pour lutter efficacement contre la pollution sans ZCR ni vignette Crit'Air :

Agir aujourd'hui sur la fluidité et la multimodalité :

- 1. Un plan d'urgence pour des transports collectifs attractifs et performants en banlieue et un entretien réel du réseau : ponctualité, accessibilité, propreté, confort.*
- 2. Un Pass Navigo-Park à 80 €/mois pour une offre multimodale réelle, facile d'usage et avantageuse, combinant RER-Métro-Bus-Parcs relais en journée et semaine.*
- 3. Créer des parcs relais aux Portes de Paris où ils sont inexistantes, utiliser les parcs privés et accroître la capacité et le nombre de parcs relais en Ile-de-France.*
- 4. Abandonner le système Autolib déficitaire pour le covoiturage y compris en entreprise, l'autopartage entre particuliers, et la copropriété automobile.*
- 5. Fluidifier le trafic par des feux de circulation intelligents, par une voirie aménagée au bénéfice de tous, et en favorisant l'usage du deux-roues motorisé, solution reconnue dans la plupart des métropoles européennes comme une solution partielle mais réelle.*

6. Encourager pour les distances courtes intramuros le développement du vélo, des pistes cyclables sécurisées, à l'écart des voies de circulation.

Agir maintenant sur le parc auto existant et contre l'obsolescence décrétée :

7. Allonger la vie des véhicules d'occasion essence en aidant financièrement à la conversion vers une carburant moins polluante (GPL, GNV).

8. Instaurer des aides publiques au remplacement des véhicules anciens par des véhicules d'occasions plus récents et accessibles.

9. Favoriser les carburants alternatifs (biodiesel, bioéthanol), les filières de production de seconde génération (non alimentaire) et la méthanisation des déchets (énergies renouvelables).

Aider les professionnels à moderniser leur parc auto diesel :

10. Cesser de déduire la TVA sur le diesel et rendre l'essence fiscalement plus attractive que le diesel afin d'aider les artisans, commerçants, TPE, PME, routiers, autocaristes à moderniser leur parc.

11. Afficher une modernisation exemplaire au sein du parc de la RATP, du STIF et remplacer d'ici 2020, au lieu de 2025, les 97% de bus RATP fonctionnant au diesel.

12. Mettre en place une filière de recyclage à grande échelle des parcs de véhicules diesels et des véhicules électriques anciens pour accélérer et absorber la modernisation du parc des grandes entreprises et administrations.

Agir sur l'urbanisme et les causes profondes :

13. Abandonner l'aménagement concentrique du territoire francilien. Relocaliser l'emploi proche des bassins d'habitation actuels, redynamiser les villes périphériques devenues villes dortoirs.

14. Réduire le besoin et la concentration des déplacements professionnels par le développement du télétravail et l'aménagement des horaires de travail.

15. Agir sur les autres sources de pollution : agriculture respectueuse de la qualité de l'air, amélioration de l'isolation des bâtiments publics, incitation à une meilleure isolation thermique des bâtiments privés, aide aux particuliers pour l'installation de foyers en insert fermé.

Pour votre parfaite information, nous soumettons à votre attention notre pétition contre l'interdiction de circuler à Paris des véhicules non-classés, qui avait recueilli 23 271 signatures, et que nous avons versé, sous contrôle d'huissier, à la consultation publique préalable à la création de la ZCR parisienne (<https://www.change.org/p/free-wheels-pour-que-les-voitures-anciennes-puissent-circuler-à-paris-après-le-1er-juillet-2016>).

Vous pourrez ainsi constater que l'étude préalable au PPA s'agissant des ZCR est parfaitement exacte sur un point : l'acceptabilité sociale des ZCR est nulle.

C'est pourquoi nous sollicitons du PPA qu'il s'inspire de nos propositions en lieu et place des défis et actions TRA4 et TRA6, et de promouvoir clairement des solutions concrètes, durables et incitatives pour tous.

Espérant que nos propositions retiendront toute votre attention, nous vous prions de croire, Madame, Monsieur le Commissaire Enquêteur en l'assurance de nos sentiments respectueux.

Le Bureau

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized initial 'C' followed by a horizontal line and a few dots.