

Parole d'adhérent

GRENOBLE,
LYON,
MARSEILLE
AIX-EN-PROVENCE,
MONTPELLIER,
NICE,
PARIS,
REIMS,
ROUEN,
SAINT-ÉTIENNE,
STRASBOURG,
TOULON,
TOULOUSE



ZFE



Qu'est ce qu'une ZFE ?

Voici la définition du Ministère de l'Ecologie, Énergie et Territoires

Une ZFE (Zone à Faibles Émissions) est une zone géographique où l'accès est restreint aux véhicules les plus polluants. Son objectif est de réduire les émissions de gaz à effet de serre et d'améliorer la qualité de l'air.



Ce certificat de qualité de l'air concerne les voitures particulières mais aussi les deux-roues, les véhicules utilitaires, les poids lourds et les bus. La classification est selon des dates d'entrée en vigueur des normes EURO.

OBTENIR SON CERTIFICAT

<https://www.certificat-air.gouv.fr/>

Vous avez besoin de :

- Certificat d'immatriculation (carte grise)
- Carte bancaire pour le paiement en ligne

CLASSIFICATION POUR LES VOITURES

ELECTRIQUE	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Niveau 4	Niveau 5
 Tous véhicules électriques et hydrogène	 ESSENCE : Euro 5 et 6 (après le 1er janvier 2023) DIESEL : NON	 ESSENCE : Euro 4 (après le 1er janvier 2023) DIESEL : Euro 4 et 5 (après le 1er janvier 2023)	 ESSENCE : Euro 3 et 4 (après le 1er janvier 2023) DIESEL : Euro 3 (après le 1er janvier 2023)	 ESSENCE : NON DIESEL : Euro 2 (après le 1er janvier 2023 et le 1er janvier 2025 inclus)	 ESSENCE : NON DIESEL : Euro 2 (jusqu'à la fin 1997 inclus)

POUR PLUS D'INFORMATIONS : www.certificat-air.gouv.fr/

Un prétexte sanitaire pour une obsolescence programmée visant à soutenir le secteur automobile ?

Une mesure antisociale prétendue écologique de plus ?

Les habitants de ZFE les plus modestes, ceux qui n'ont pas pu acheter un véhicule récent, sont acculés à mettre la main au portefeuille, à renoncer à la voiture ou à déménager.

ENSEMBLEPOURLESLIBERTES.FR

MARTINE WONNER
PARTI CITOYEN



ZFE

En Province, l'automobile est souvent indispensable pour se rendre sur son lieu de travail ou pour les déplacements de la vie quotidienne. Pour les plus modestes, se rabattre sur un vieux véhicule en bon état représente la seule solution économiquement possible. Ils l'utilisent de façon parcimonieuse et ses qualités principales sont le faible coût d'achat et la faible consommation.

Les travailleurs de l'industrie ou de la logistique commencent souvent très tôt ou ont des horaires changeants.

Leurs lieux de travail se trouvent rarement dans les environs du domicile et s'y rendre en transports en commun peut être difficile ou très long.

Quand on commence à sept heures, voire avant, pouvoir faire le déplacement en une demi-heure en voiture, plutôt qu'en une à deux heures en bus ou tram est un vrai gain en qualité de vie. Se lever à six heures plutôt qu'à cinq heures permet de profiter de ses soirées, d'avoir des loisirs quotidiens, de vivre.

Les transports en commun permettent difficilement de rapatrier les courses de la semaine.




 ZFE

En Province, l'automobile est souvent indispensable pour se rendre sur son lieu de travail ou pour les déplacements de la vie quotidienne.

Pour les plus modestes, se rabattre sur un vieux véhicule en bon état représente la seule solution économiquement possible. Ils l'utilisent de façon parcimonieuse et ses qualités principales sont le faible coût d'achat et la faible consommation.



Pour partir en vacances en famille, un seul billet de seconde classe au tarif normal représente le prix de l'essence pour le même trajet en voiture. Donc, dès le second passager, le train n'est plus rentable. Arrivé sur place, être autonome pour les déplacements est souvent une nécessité, mais toujours un grand confort. Comment ceux qui ont peiné pour acheter une voiture forcément vieille peuvent-ils accepter de l'abandonner alors qu'elle est parfaitement fonctionnelle et que sa perte représente une vraie dégradation de leurs conditions de vie ? On rajoute de la souffrance à ceux qui souffrent déjà.

ZFE

L'État français, à l'origine des ZFE, se montre particulièrement incohérent. La SNCF, société à capitaux publics, a tout fait, dans les années quatre-vingt-dix, pour décourager les transporteurs qui collaboraient avec elle, de continuer à utiliser ses services. Elle a choisi de privilégier le transport routier, au détriment du rail. Elle est actuellement le plus grand transporteur routier de France. L'État a donc choisi la solution la plus polluante pour le fret et nous impose de faire des efforts là où il n'en fait aucun. Je vous laisse imaginer la différence entre la pollution émise par un poids lourd qui consomme presque 30 litres au cent et une voiture individuelle qui en consomme entre 4 et 6.

Il est incohérent de promouvoir le transport routier au détriment du rail, tout en expliquant que le premier est responsable d'une surmortalité importante liée à la pollution.



ZFE



L'approche européenne consiste à encadrer la production des véhicules, avec une norme de pollution acceptable, et non à créer une obsolescence programmée comme le système ZFE-Crit'air. L'Europe ne pénalise pas le consommateur mais vise à régler le problème à la source.

La France a fait partie des pays qui ont réduit les ambitions de la norme européenne 7 concernant les émissions des véhicules automobiles, pour maintenir la compétitivité de sa filière automobile.

Ces dernières décennies, les gouvernements français successifs ont tout fait pour stimuler la filière automobile.

Des primes à la casse ont fait détruire des véhicules de plus de dix ans pour les remplacer par d'autres plus récents.

Les primes à la conversion ou les bonus écologiques visaient eux aussi au renouvellement et à la destruction de véhicules souvent en parfait état.

ZFE

Quelle pollution représente la fabrication d'une nouvelle voiture ? N'est-elle pas bien plus importante que celle que l'ancien véhicule aurait émise en servant jusqu'en fin de vie ?

Pour mettre encore plus de pression, le contrôle technique est de plus en plus contraignant. Actuellement, en France, 30 % des véhicules neufs sont financés par des contrats de location de longue durée sans option de rachat. Conséquence : l'offre de véhicules d'occasion explose et il faut stimuler la demande pour les faire acheter.

La conjonction Crit'air-ZFE n'est qu'une étape de plus de cette politique. Après l'essoufflement des mesures incitatives, il ne reste que les plus pauvres à faire payer pour la relance de la filière automobile. Les modestes et ceux qui sont exclus du système bancaire, peuvent demander un microcrédit social garanti par l'État, dont le montant peut atteindre 5000 euros. Ils peuvent le rembourser sur sept ans. Est-ce qu'une voiture à 5000 euros sera utilisable en ZFE pendant sept ans ? Et après, auront-ils les moyens de se procurer une voiture électrique ? Parce que c'est ce qu'ils seront obligés de faire pour rester en ville.



ZFE



Une voiture avec un moteur à combustion normalement entretenue a quasiment les mêmes qualités au bout de dix ans que lorsqu'elle entre en service pour la première fois. S'il faut changer la batterie, cela coûtera une centaine d'euros.

Pour une voiture électrique du même âge, c'est une autre histoire. La batterie, même si elle est encore opérationnelle, aura perdu beaucoup en autonomie (elle est déjà faible quand elle est neuve...). Il faudra donc la changer rapidement. Pour cela il faudra compter plusieurs milliers d'euros. À titre indicatif, celle d'une Zoe coûte entre 8000 et 10000 euros. Si vous ajoutez le prix d'achat de la voiture, ça fait une occasion plus chère que beaucoup de voitures neuves d'aujourd'hui. Si vous achetez un véhicule dont la batterie est en location, vous héritez du contrat et il vous en coûtera le prix d'un plein chaque mois.

Nos dirigeants prétendent vouloir sauver des vies. En réalité, ils favorisent la pollution dans des pays où les normes de production industrielle sont moins strictes, où ces fabrications inutiles de nouveaux véhicules tueront beaucoup de monde.



Parole d'adhérent

STRASBOURG



ZFE

Nos gouvernants se féliciteront de leurs exploits pour tenir les feuilles de route écologiques élaborées lors des sommets pour le climat, alors qu'ils n'ont fait que déplacer le problème et l'ont rendu plus important pour la planète.

Les ZFE n'ont qu'un impact limité sur la qualité de l'air en France, mais représentent un vrai problème pour les ménages les plus modestes, tributaires de la voiture, surtout en Province. C'est un exemple typique de ce qui fait ressentir l'écologie comme une punition : beaucoup d'efforts pour des résultats souvent symboliques ou nuls. Pour faire passer la pilule, on communique sur des statistiques invérifiables qui sont censées prouver la nécessité des mesures imposées alors qu'elles ne visent souvent que la défense d'intérêts économiques ou politiques.

Nous voyons une fois de plus l'idéologie et les intérêts de parti prendre le dessus au lieu de voir l'intérêt du peuple.



ENSEMBLEPOURLIBERTES.FR
MARTINE WONNER