

Supprimer les ZFE : une fausse solution

Démêler le vrai-faux : quelques arguments

La ZFE est un outil de santé publique

La ZFE est un outil pour permettre aux habitants de mieux respirer. La dernière étude de Santé Publique France « Estimation de la morbidité attribuable à l'exposition à long terme à la pollution de l'air » a confirmé le lien entre la pollution atmosphérique et les cancers du poumon, le diabète de type 2, les AVC et l'asthme, en particulier chez les enfants.

- entre 12 et 20 % des maladies respiratoires chez les enfants, soit entre 7 000 et 40 000 nouveaux cas sont attribuables annuellement à une exposition à long terme aux PM2,5 et NO2 d'origine anthropique
- chez l'adulte 7 à 13 % des nouveaux cas de maladies respiratoires, cardiovasculaires ou métaboliques sont liés à la pollution soit entre 4 000 et 78 000 cas par an

Si les débats sur la mise en place des Zones à Faibles Émissions (ZFE) font largement entendre les voix des opposants, **qu'en est-il des personnes souffrant de maladies chroniques liées à la pollution de l'air ? Leur droit à respirer un air sain et à vivre en bonne santé ne devrait-il pas être une priorité dans les décisions publiques ?**

15 millions de français en précarité mobilité

L'instrumentalisation de la question de la précarité mobilité mérite de véritables réponses. **Ce n'est pas la ZFE qui amène 15 millions de français en précarité mobilité. C'est la dépendance à la voiture, et le manque d'alternatives.** Et toutes les collectivités qui déploient les ZFE sont aussi celles qui proposent le plus d'alternatives : aides au renouvellement de véhicules pour les particuliers comme les acteurs économiques, développement des transports en commun, aménagement de pistes cyclables, tarification solidaire, gratuité partielle ou totale des transports...

Le Gouvernement a reculé sur les baisses des aides pour les particuliers, du fonds vert pour les collectivités. Ces baisses à l'échelle nationale mettent en péril les dispositifs notamment pour les plus précaires, puisque les collectivités se retrouvent seules à accompagner financièrement les habitants.

Unissons nos forces pour demander davantage de financements pour garantir à chacun et chacune le droit de se déplacer, avec des aides renforcées pour les ménages et les professionnels lorsqu'ils ont besoin d'un véhicule particulier, avec un véritable maillage du territoire en lignes ferroviaires, bus, cars et autres transports collectifs modes actifs. **Supprimer les ZFE n'enlèvera pas les difficultés de fonds : le manque d'alternatives, la dépendance à la voiture, la pollution de l'air, les maladies.**

ZFE : des restrictions moins contraignantes qu'annoncé

Contrairement aux idées reçues, la plupart des villes ayant instauré une ZFE appliquent des restrictions de circulation revues à la baisse :

- **4 collectivités** ont interdit la circulation des véhicules Crit'Air C3 (soit les diesel de + de 15 ans et les essence de + de 20 ans) : Paris, Lyon, Grenoble et Montpellier.
- **5 autres collectivités** ont restreint la circulation aux Crit'Air 4 (diesels de plus de 20 ans)
- **1 seule a interdit les Crit'Air 5** (diesels de plus de 25 ans)
- **13 ont interdit la circulation des véhicules non classés** (plus de 30 ans) ;

Dans la plupart des ZFE, seules les voitures non classées (plus de 30 ans) sont concernées, et certaines n'ont instauré aucune restriction.

Les ZFE ne concernent pas 12 M d'automobilistes

La majorité des propriétaires de véhicules interdits à Lyon ou Paris par exemple n'ont pas vocation à s'y rendre régulièrement. Et pour ceux qui s'y rendent occasionnellement, notamment pour du tourisme, des dérogations existent dans les ZFE.

Ce sont les habitants possédant un véhicule Crit'air 3 et 4 qu'il faut accompagner pour éviter qu'ils ne se retrouvent dans une impasse.

Les ZFE sont des outils imparfaits mais efficaces

Les ZFE sont des outils efficaces pour améliorer la qualité de l'air dans les villes. A Londres, l'estimation de l'effet de la ZFE est :

- une diminution des concentrations de NOx de plus de 20% dans le périmètre de la ZFE, et jusqu'à 53% dans l'hypercentre,
- une baisse des émissions de particules fines de l'ordre de 20% sur le périmètre concerné.

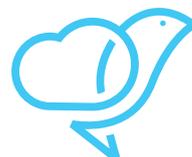
A Lisbonne, il a été mesuré une diminution des concentrations à la fois de NOx (-12%) et de particules PM10 (-23%).

Airparif a mené une évaluation de la ZFE du Grand Paris. Le bilan, basé sur des observations réelles, montre que l'interdiction à la circulation des véhicules Crit'Air 4, Crit'Air 5 et non classés a déjà contribué à la baisse :

- de -42 % d'émissions d'oxydes d'azote (NOx) dues au trafic routier estimée entre 2017 et 2023,
- de -32 % d'émissions de particules fines (PM2,5) dues au trafic routier estimée entre 2017 et 2023

La ZFE permet également d'accélérer le renouvellement du parc automobile et de sortir de la circulation les véhicules ciblés tout en favorisant une diminution de l'usage de la voiture au profit des transports en commun et du vélo, avec des bénéfices plus larges sur la qualité de vie.

Associées à d'autres mesures structurantes (développement des infrastructures cyclables, amélioration de l'offre de transports en commun...), les ZFE contribuent à engager une véritable transformation des mobilités.



ALLIANCE
DES COLLECTIVITÉS
POUR LA QUALITÉ
DE L'AIR