



(modèle de courrier à l'attention des élus sur le sujet des Zones à Faible Emissions)

(lieu et date)

**Objet : Mobilités, Zones à Faibles Émissions**

Madame, monsieur, (le ou la maire, le ou la sénateur-trice, le président-e de...)

Nous vous contactons au sujet de l'extension des zones à faibles émissions (ZFE).

Prenant part aux réflexions concernant les enjeux environnementaux, notre fédération est engagée dans les débats relatifs à la mobilité des personnes.

Engagés dans les démarches portant sur la nécessité de réduire l'empreinte environnementale des déplacements motorisés, nous nous interrogeons sur les choix gouvernementaux qui traitent la question des déplacements en deux-roues motorisés (2RM) sans prendre en compte leurs avantages.

Ces avantages sont leur légèreté (un 2RM est 4 à 10 fois moins lourd qu'une automobile moyenne), leur faible encombrement (en circulation et en stationnement), leur faible part dans l'ensemble des émissions polluantes issues des transports terrestres, notamment quant aux dégagements de particules fines dont la toxicité est reconnue sur le plan de l'enjeu sanitaire (pas de motos diesel, deux fois moins de roues et de freins qu'une voiture, embrayage sous carter humide..) et l'usure inexistante de la voirie que les 2RM peuvent emprunter sans nécessiter aucun investissement supplémentaire contrairement aux transports publics. A tous ces titres, le 2RM constitue une alternative optimale à la voiture utilisée par une seule personne pour les déplacements quotidiens.

Les rapports de l'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail (Anses) publiés récemment démontrent cette très faible part des 2RM dans les émissions des principaux polluants (PM 2.5, carbone, suies et Nox) résultant des trafics automobiles. C'est illustré dans les trois graphiques visibles pages 48 et 49 du rapport Anses de janvier 2019, voir :

<https://www.anses.fr/fr/system/files/AIR2014SA0156Ra-Emission.pdf>

Parmi les scénarios recommandés par l'Anses, il faudrait augmenter la part des 2RM en alternative à la voiture (<https://ffmc.asso.fr/plus-de-deux-roues-moins-de>), ce qu'on savait déjà depuis la publication de l'étude de l'Université de Leuven (B) en 2011. Celle-ci montre que le simple basculement de 10% de la circulation automobile vers le 2RM suffirait à réduire les embouteillages de 40% ! ( <http://www.moto-net.com/article/la-moto-pourrait-rendre-la-ville-plus-agreable-et-plus-propre.html> )

La question de l'urgence environnementale nous confronte également à des enjeux sociaux : les populations les moins fortunées sont celles qui ont le moins les moyens de remplacer leur véhicule ancien par un modèle neuf ou très récent répondant à des normes de pollution plus exigeantes. Les populations contraintes par l'extension des restrictions de circulation sont également celles qui

n'ont pas le choix : quand les gens ne peuvent pas se passer d'un véhicule à moteur thermique, c'est parce qu'ils n'ont pas d'offre de transports collectifs à proximité (bus, lignes de trains à desserte locale), parce que les services publics (santé, éducation, activités socioculturelles et sportives..) accessibles sont à plusieurs dizaines de kilomètres et parce que ces personnes doivent aussi rejoindre des grosses agglomérations où s'appliquent désormais des ZFE, même quand elles résident en zone péri-urbaine ou rurale.

Ces besoins et ces contraintes ont particulièrement été révélés en 2019 et elles ont été au cœur de la contestation sociale qui s'est exprimée dans le pays et pour lesquelles bien des questions restent toujours en suspens.

Pour les populations déjà en difficulté, les ZFE censées les protéger peuvent en définitive devenir des assignations à résidence et accroître leur déclassement social, étant donné que ce sont d'abord les ménages les plus aisés qui peuvent modifier leurs pratiques.

Sur le plan « politique », nous observons également que lorsqu'elles sont perçues comme « punitives », quand elles s'appliquent essentiellement aux citoyens et non aux systèmes économiques générant la pollution, ces mesures voulues pour protéger l'Environnement finissent par exaspérer les électeurs qui se tournent alors vers des offres électorales aux visées bien éloignées des enjeux écologiques. Ce qui se passe au Brésil en est la navrante démonstration !

Pour toutes ces raisons, la FFMC ne comprend pas pourquoi le gouvernement s'obstine à classer, via la vignette Crit'Air, tous les 2RM comme les autres véhicules, alors que l'usage d'un 2RM, quelle que soit son ancienneté, offre tant d'atouts en terme de mobilité individuelle moyennant une part infinitésimale dans les émissions polluantes. Interdire les 2RM non classés ne peut qu'engendrer, pour son propriétaire n'ayant pas les moyens de le remplacer, un report vers des véhicules finalement moins adaptés aux enjeux de réduction du trafic automobile... et générer un fort sentiment d'injustice !

Une récente alerte vient encore de confirmer cette problématique du renouvellement du parc thermique, avec en 2018, une part toujours plus importantes de véhicules neufs répondant aux normes et pourtant très énergivores et très polluants (<https://www.greenpeace.fr/espace-presse/diesel-constructeurs-automobiles-continuent-denfumer-nos-villes/>).

Quel sera le résultat d'une interdiction des 2RM anciens si les personnes concernées reportent leur mode de déplacements quotidiens vers une voiture diesel autorisée par la réglementation ?

Quel sera le résultat si les utilisateurs de 2RM devenus indésirables dans les ZFE se rabattent sur des trains de banlieue, métro, bus ou tram déjà sursaturés en périphérie des grandes villes ?

Quel sera le résultat si ces usagers 2RM devenus interdits passent deux à trois fois plus de temps dans leurs trajets domicile-travail ? Ils devront faire prendre en charge, faute d'être présents, les trajets scolaires de leurs jeunes enfants par une personne tiers qui aura peut-être recours à la voiture... ou bien si ces usagers 2RM n'ont plus le temps de faire leurs achats du quotidien après leur journée de travail, devront-ils se résoudre aux horaires des hyper-marchés ou la livraison à domicile ? On ne supprime pas la pollution en la déplaçant !

Afin de réduire les atteintes à l'Environnement liées au trafic routier, nous défendons l'idée selon laquelle il vaut mieux faire durer ce qui fonctionne et qui impacte peu l'environnement plutôt que de

Fédération française des motards en colère – FFMC – 8, rue Jean-Jacques Rousseau, 93100 Montreuil  
01 48 18 03 20 – [www.ffmc.asso.fr](http://www.ffmc.asso.fr)

Mouvement FFMC :

La FFMC est membre de la



le remplacer par du neuf, souvent construit au prix d'une empreinte écologique énorme. N'est-ce pas un des premiers préceptes de l'écologie ? Le développement durable passe aussi par la lutte contre l'obsolescence programmée des véhicules et contre cette fuite en avant vers davantage de consommation.

Il est à noter que chez nos voisins européens les plus avancés sur ces questions (Suède, Pays Bas, ...), les 2RM ne sont pas concernés par ces restrictions de circulation, quelque-soit leur ancienneté. Du bon sens, que l'on aimerait retrouver chez nous.

Enfin, dans un proche avenir, les restrictions de circulation des ZFE seront contrôlées par la vidéo-surveillance et les contrevenants seront verbalisés par contrôle-sanction-automatisé. Pour ce faire, des autorités locales envisagent déjà de réutiliser les anciens portiques Ecotaxes... si on veut que les Gilets-jaunes se coiffent aussi d'un bonnet rouge, continuons comme ça !

Nous souhaitons vous rencontrer pour...

Dans l'attente, nous vous prions d'accepter nos salutations distinguées,

Emile Fazeur, coordinateur de l'antenne FFMC XX

Fédération française des motards en colère – FFMC – 8, rue Jean-Jacques Rousseau, 93100 Montreuil  
01 48 18 03 20 – [www.ffmc.asso.fr](http://www.ffmc.asso.fr)

Mouvement FFMC :

La FFMC est membre de la





