



**COMMUNIQUÉ**  
Paris, le 01/07/2021

## **LOI « ZFE » EN DEUXIÈME LECTURE À L'ASSEMBLÉE NATIONALE : L'ASSOCIATION « 40 MILLIONS D'AUTOMOBILISTES » ADRESSE UN CARTON ROUGE AUX DÉPUTÉS.**

Auditionnée le 24 juin dernier par la mission flash « ZFE » mise en place par la Commission du Développement durable et de l'Aménagement du Territoire de l'Assemblée nationale pour préparer le retour au Palais Bourbon du projet de loi « Climat et Résilience » – largement amendé par les Sénateurs – l'association « 40 millions d'automobilistes » s'était attachée à démontrer aux députées de la Marne Valérie BEAUVAIS et de l'Isère Camille GAILLARD-MINIER, rapporteurs de la Mission, le caractère essentiel des amendements adoptés par les Sénateurs concernant l'extension des ZFE, en particulier en matière de compréhension et d'acceptation sociale des mesures par les usagers de la route et en raison des impacts économiques et financiers de ces mêmes mesures sur les collectivités, les territoires, mais aussi et surtout sur les foyers français.

Pourtant, loin d'avoir pris en compte le point de vue de la majorité des automobilistes dont l'association se faisait l'écho et d'avoir retenu les leçons du camouflet électoral subi par l'ensemble de la classe politique française eu égard à l'abstention record constatée lors des scrutins du weekend dernier, les deux Députées ont publié hier un rapport qui fait la part belle à l'intolérance et à la répression. Pire, les « leviers d'action » décrits par Valérie BEAUVAIS et Camille GAILLARD-MINIER dans le document démontrent une ignorance et un mépris total de la vie quotidienne et des besoins des usagers, intolérables de la part d'élues du peuple.

**Aussi, aujourd'hui jeudi 1<sup>er</sup> juillet 2021, l'association « 40 millions d'automobilistes » adresse un carton rouge à l'Assemblée nationale qui, quelques jours à peine après des élections départementales et régionales marquées par le plus fort taux d'abstention jamais connu en France, démontre à travers ce rapport qu'elle n'est désormais plus une assemblée de représentants du peuple, mais une institution préemptée et influencée par les ONG environnementales. L'association met en garde les Députés contre le risque non seulement d'abandon de la vie démocratique, mais aussi de retour de mouvements sociaux d'ampleur s'ils continuent à nier les intérêts vitaux de la majorité des Français au profit de l'opinion d'une élite minoritaire obnubilée par la fin du monde et totalement déconnectée des réalités.**

### **Quand les Députés se font les bourreaux des automobilistes qui les ont élus.**

Alors que le Président de l'Assemblée nationale Richard FERRAND annonce aujourd'hui vouloir mener une consultation auprès des Français pour comprendre les raisons de leur abstention massive au cours du dernier scrutin électoral, pour l'association « 40 millions d'automobilistes », les principales causes sont évidentes : « L'Assemblée nationale est historiquement une institution d'État représentant le peuple, où les membres qui la composent défendent l'opinion et les intérêts de ceux qui les ont élus, de façon à ce que la démocratie s'exerce pleinement. Or, depuis plusieurs années, les Députés ne remplissent plus cette mission : les Français ne se sentent plus représentés par leurs élus qui, au lieu de porter leur parole dans le débat politique et de voter des lois souhaitées par la majorité des citoyens, prennent des mesures qui s'exercent à leur encontre et rendent encore plus difficile leur quotidien. Il y a un vrai problème de positionnement politique, et même un problème de démocratie, à l'Assemblée nationale » analyse Pierre CHASSERAY, délégué général de « 40 millions d'automobilistes ».

Ce constat est d'autant plus vrai ces derniers mois, à l'aune des multiples mesures adoptées par le Gouvernement et les Députés en matière de déplacements automobiles, qui sont venues entraver l'usage du mode de transport privilégié des Français et réduire leur accès à la mobilité.

Avec l'adoption le 22 juin dernier par le Sénat de nombreux amendements à l'article 27 du projet de loi « Climat et Résilience » – principalement le report de 5 ans de l'entrée en vigueur des restrictions de circulation dans les zones à faibles émissions (ZFE) et la définition d'un principe de dérogation à ces restrictions pour les conducteurs disposant de « motifs légitimes » – et le prochain réexamen du projet de loi en deuxième lecture à l'Assemblée nationale, l'occasion était pourtant offerte aux Députés de réparer leurs erreurs et de montrer aux Français qu'ils se souciaient non seulement des problématiques environnementales, mais aussi des impératifs que rencontrent les Français au quotidien : travailler, se soigner, se déplacer...

Mais c'était sans compter sur le rapport qui a été remis hier à l'ensemble des Députés pour les « éclairer » sur le dispositif des ZFE, et orienter leur vote du projet de loi en deuxième lecture.

### **Après les confinements pour raison sanitaire, l'assignation à domicile pour cause environnementale.**

Historiquement – et lorsque chaque chambre parlementaire tient correctement le rôle qui lui a été attribué dans le système démocratique français – ce n'est pas au Sénat d'édulcorer les textes de loi présentés par l'Assemblée nationale. C'est cependant ce qu'il s'est produit à l'occasion de l'examen du projet de loi « Climat et Résilience ».

« Ce texte n'a d'emblée qu'une légitimité douteuse, puisque les dispositions qu'il contient sont issues de la Convention citoyenne pour le Climat (CCC), qui se prétend représentative des Français, mais qui n'était en réalité composée que de personnes ayant déjà un attrait certain pour les débats environnementaux et qui ont été largement influencées dans leurs choix par des écologistes extrémistes. À quoi sert de voter, si ce sont des ONG qui, plus que le peuple, guident le vote des élus ? s'interroge Daniel QUÉRO, dirigeant de l'association « 40 millions d'automobilistes ». Dès lors, les applications légales qui seront faites des préconisations formulées par la CCC ne pourront pas être en adéquation avec l'opinion de la majorité des Français ; le texte produit par le Sénat relativement aux ZFE est cependant un pis-aller, puisqu'il rend plus souple et plus acceptable ce système qui est par essence discriminatoire. »

Conscient que le texte adopté par les Députés n'était ni réaliste, ni acceptable au regard des retards accumulés dans le déploiement du dispositif des ZFE à l'échelle nationale et des alternatives crédibles qui s'offrent aux usagers directement impactés par les interdictions de circulation, le Sénat a en effet voté une série d'amendements visant à assouplir le calendrier d'entrée en vigueur des restrictions de circulation<sup>1</sup> et à limiter l'impact de ces restrictions sur la mobilité des automobilistes<sup>2</sup>.

Mais malgré la position éclairée des Sénateurs et les arguments complémentaires apportés par « 40 millions d'automobilistes » au cours de l'audition à l'Assemblée nationale, les députées Valérie BEAUVAIS et Camille GAILLARD-MINIER n'ont pas jugé pertinent de retenir ces dispositions dans leur rapport d'information ; faute de soutien de la part de ces rapporteurs, il est donc désormais plus probable que la majorité des Députés qui prendront part au scrutin à l'issue de la deuxième lecture du texte ne voteront pas en faveur de ces amendements. Pire, s'ils suivent les préconisations formulées dans ce rapport, ils pourraient être amenés à adopter des dispositions encore plus contraignantes à l'encontre des automobilistes !

---

<sup>1</sup> L'amendement n°1917 (adopté en commission) déposé par Philippe TABAROT, rapporteur de la Commission du Développement durable et de l'Aménagement du Territoire, définit un nouvel objectif temporel pour la mise en œuvre des restrictions de circulation au sein des ZFE : il retient la date butoir du 1<sup>er</sup> janvier 2030, au lieu du 1<sup>er</sup> janvier 2025 pour l'interdiction de tous les véhicules étiquetés Crit'air 3 et plus (le calendrier progressif en fonction de la catégorie de la vignette étant à l'appréciation des collectivités), tandis que le texte adopté par l'Assemblée nationale imposait un échelonnement unique pour toutes les ZFE françaises (Crit'air 5 et non-classés au 1<sup>er</sup> janvier 2023 ; Crit'air 4 au 1<sup>er</sup> janvier 2024 ; Crit'air 3 au 1<sup>er</sup> janvier 2025).

<sup>2</sup> L'amendement n°1371 rect (adopté en séance publique) déposé par Stéphane PIEDNOIR, prévoit la définition de motifs légitimes pour lesquels les automobilistes conduisant des véhicules ne répondant pas aux exigences environnementales pourront obtenir des dérogations pour continuer à circuler dans les ZFE définies au 1<sup>er</sup> janvier 2030, pour 1 an.

## Fin du diesel, contrôles radars et augmentation des amendes.

Dans leur rapport, les deux Députées s'inspirent en effet de ce qu'elles estiment être « des bonnes pratiques étrangères » pour suggérer des mesures complémentaires à celles déjà adoptées par l'Assemblée nationale. Parmi celles-ci, on retiendra :

- Une harmonisation nationale et européenne pour la sortie du diesel : le rapport cite en exemple les villes françaises de Paris et Strasbourg, qui se sont d'ores et déjà prononcées pour une interdiction totale des véhicules diesel (Crit'air 2) respectivement en 2024 et 2025 ; à l'échelle européenne, les Députées retiennent les ambitions d'Oslo (2024), Milan (2027) ou Bruxelles (2030).
- La mise en place rapide d'un contrôle automatisé par lecture de plaque : autrement-dit, le déploiement d'un arsenal de « radars ZFE » pour verbaliser automatiquement tous les usagers non autorisés à entrer dans les périmètres concernés, quel que soit leur motif.
- L'augmentation du montant des amendes en cas de répétition de l'infraction : les usagers ne respectant pas les interdictions de circulation prescrites dans les ZFE encourent actuellement une amende d'un montant unique de 68 € pour les véhicules légers et 135 € pour les véhicules lourds.

Pour l'association « 40 millions d'automobilistes », ces mesures renforceraient encore les discriminations et les injustices liées à la mise en œuvre des ZFE : « les études les plus récentes montrent que la voiture individuelle est essentielle au quotidien à 86 % des Français. Ils ont donc besoin de tolérance et de souplesse dans l'application de ces nouvelles contraintes décidées par leurs dirigeants ; c'est tout le contraire que leur imposent Valérie BEAUVAIS et Camille GAILLARD-MINIER. Avec ces dispositions supplémentaires, on va interdire de rouler des véhicules qui ont bénéficié d'un bonus écologique à l'achat ; on va sanctionner aveuglément un automobiliste qui n'aura pas les moyens d'acheter un véhicule récent mais qui aura besoin, une fois de temps en temps, de se rendre en centre-ville en voiture ; on va cribler d'amendes les foyers les plus dépendants à l'automobile, qui sont aussi souvent les plus modestes » résume Pierre CHASSERAY.

« Ce texte contient décidément une loi créée par les riches, pour les riches ! Il est facile de dire, lorsqu'on a les moyens de s'offrir une Tesla et de voyager en jet privé, qu'il faut faire des efforts et des sacrifices... C'est l'écologie dans ce qu'elle a de plus nauséabond : le mépris des plus précaires et des plus faibles par les instances censées les défendre et les protéger, au prétexte qu'il faut 'sauver la Planète' », conclut Daniel QUÉRO.

Rappelons en outre qu'en 2019, l'Office parlementaire sur l'évaluation des choix scientifiques et technologiques a publié une étude dans lequel il estimait que la conversion du parc automobile français au 100 % électrique coûterait aux collectivités publiques et aux entreprises plusieurs centaines de milliards d'euros. A l'heure où le Gouvernement tente de convaincre les automobilistes français de passer au véhicule électrique en vantant son usage économe par rapport à celui du véhicule thermique, on peut se demander ce qu'il en sera à l'avenir, lorsque l'État devra se passer des recettes fiscales que lui rapportait la voiture thermique. Et c'est sans oublier le fait que rien ne permet aujourd'hui d'affirmer que la voiture électrique est la solution miracle à la pollution engendrée par l'automobile à l'échelle mondiale. Souvenons-nous de l'expérience du diesel, d'abord encouragé par l'État à grand renforts de subventions, aujourd'hui déclaré indésirable et demain interdit à la circulation...

Le 14 juin dernier, l'association « 40 millions d'automobilistes » lançait un vaste plan d'actions pour contrer les mesures anti-voitures énoncées dans le projet de loi « Climat et Résilience ». Parmi les leviers mis en place, il était proposé aux usagers opposés aux restrictions de circulation d'adresser un courrier (dont le modèle est mis à leur disposition sur le site Internet dédié [« ZFE : Non aux zones à forte exclusion »](#)) au Président de la République pour lui demander de rejeter les dispositions prévues par le texte de loi.

À ce jour, ce sont plus de 70 100 courriers qui ont été envoyés à l'Élysée.

Aujourd'hui, l'association en appelle à nouveau à Emmanuel MACRON pour l'enjoindre de prendre conscience au plus vite de la menace qui pèse sur les automobilistes et intervenir pour restaurer leur droit à la mobilité.

## Tranches de vie...

L'association « 40 millions d'automobilistes » a recueilli des centaines de témoignages venant d'automobilistes qui sont déjà concernés par les restrictions de circulation qui s'appliquent dans les zones à faibles émissions existantes, ou qui s'inquiètent de celles qui pourraient voir le jour en cas d'adoption de l'article 27 visant l'extension de la création de ZFE dans les années à venir. En voici quelques exemples :

*« Ma fille vient de passer son permis de conduire, elle travaille maintenant pour s'offrir sa première voiture. Son budget ne sera évidemment pas très important et elle pensait acheter une voiture d'occasion de quelques années. Mais avec toutes ces nouvelles interdictions de circulation, il faudrait une voiture plus récente... Elle n'en aura pas les moyens et nous ne pouvons malheureusement pas l'aider beaucoup. »*

Michel T.

*« Je dois me rendre tous les 10 jours à l'Institut Curie (Porte de Saint-Cloud), à environ 150 kilomètres de chez moi, pour subir des examens médicaux et recevoir mon traitement contre le cancer. Avec mon mari, nous n'avons qu'un véhicule diesel assez ancien, mais que nous entretenons très bien et qui roule parfaitement. Malgré tout, depuis le 1<sup>er</sup> juin, je ne peux plus y aller sans me mettre dans l'illégalité, parce que notre voiture n'a pas le droit de rouler dans cette zone. »*

Françoise L.

*« Je suis divorcée et j'ai 2 enfants, que je dois amener à leur père tous les 15 jours dans le cadre de la garde alternée. Si le projet de nouvelles ZFE voit le jour, je ne sais pas comment nous pourrions faire le 'passage de bras', vu qu'il habite dans une grande ville et que j'ai une vieille voiture qui pourrait ne plus avoir le droit de rouler... »*

Laure S.

*« Je roule actuellement dans un vieux véhicule diesel, que je souhaite revendre pour acheter une voiture plus récente. Je pensais pouvoir obtenir un peu d'argent grâce à cette voiture, mais je constate que les prix ont beaucoup baisser pour les diesels d'occasion un peu anciens... Je n'ai donc pas des moyens illimités et je ne peux pas acheter une voiture neuve. Je pensais acheter une voiture qui a la pastille Crit'air 2, mais quand je vois les dates d'interdiction imposées pour les autres vignettes, je me dis que la 2 sera forcément aussi bientôt concernée par les restrictions ! »*

Hervé F.

*« Mon fils a quitté notre domicile pour poursuivre ses études dans une grande école à Bordeaux. Il rentre nous voir un weekend par mois avec sa voiture (une essence de 2004). Que se passera-t-il lorsqu'elle n'aura plus le droit de rouler à Bordeaux ou par chez nous ? Serons-nous privés des visites de notre enfant à causes de cette loi ? »*

Isabelle M.

*« Tous les mercredis, je dépose ma fille de 2 ans chez ses grands-parents qui habitent à Tours. Ils la gardent pendant que je travaille et je ne peux pas me permettre de passer des heures dans les transports en commun, qui desservent d'ailleurs très mal la petite commune où nous vivons. J'ai donc besoin de ma voiture pour faire ces trajets. Si la loi « Climat » est votée, une ZFE sera créée dans l'agglomération de Tours (qui compte plus de 150 000 habitants) et je ne pourrai plus circuler, ni pour travailler, ni pour faire garder ma fille. Quelles sont les solutions qui s'offrent à moi ? »*

Amandine I.

« J'habite en campagne, à 30 km de mon lieu de travail, qui se trouve dans le centre-ville de Toulon. Une ZFE englobera bientôt cette agglomération, et ma voiture ne pourra plus y rouler. Mon village n'est pas du tout desservi par les transports en commun. Comment aller travailler à l'avenir ? »

Julien H.



[www.fil-conducteurs.com](http://www.fil-conducteurs.com)



@40MA – 40 millions d'automobilistes  
@PChasseray – délégué général



[www.40millionsdautomobilistes.com](http://www.40millionsdautomobilistes.com)



**À propos de « 40 millions d'automobilistes »** 40 millions d'automobilistes est une association d'intérêt général, porte-parole des automobilistes raisonnables et défenseur de leurs intérêts. Elle est active tant sur le plan national qu'europpéen. Elle intervient dans l'ensemble des débats de fond liés à l'usage de l'automobile face aux grands enjeux sécuritaires et environnementaux, pour adapter et préserver l'automobilité, facteur indispensable à la croissance économique et à la qualité de vie des ménages.  
[www.40millionsdautomobilistes.com](http://www.40millionsdautomobilistes.com)