

FFMC

Fédération Française des Motards en Colère

DOSSIER DE PRESSE

LIBERTÉ, EGALITÉ...CIRCULEZ !

NON AUX INTERDICTIONS DE CIRCULER !

NON AUX DISCRIMINATIONS SOCIALES !

FFMC 91
Fédération Française des Motards en Colère
ESSONNE

LIBERTÉ, EGALITÉ...CIRCULEZ !

MANIFESTATION LE 21 OCTOBRE !



**NON AUX INTERDICTIONS DE CIRCULER
NON AUX DISCRIMINATIONS SOCIALES**

**RENDEZ-VOUS SAMEDI 21 OCTOBRE
à partir de 11h30**

Parking de la préfecture d'Evry

Fédération Française des Motards en Colère de l'Essonne

Espace des associations - Pierre Waldeck Rousseau - Allée du Docteur Bourgeois - 91150 ETAMPES

Mouvement FFMC :

Tel : 01.48.18.03.20 - contact@ffmc.fr - www.ffmc.fr

La FFMC est membre de la



Table des matières

Titre.....	1
Sommaire.....	2
Communiqué de presse manifestation nationale FFMC.....	3
La FFMC a écrit à Nicolas Hulot.....	4
Assises de la Mobilité 2017, les 2RM toujours méprisés.....	5
Argumentaire mobilité ZCR.....	6
Argumentaire 2RM en ville.....	10
Le mensonge de l'électrique.....	12
Article Motomagazine ZCR.....	14

Contact presse :

Didier Roca, Coordinateur FFMC91 – 06.13.75.68.98

Aurélien Lefevre, Secrétaire FFMC91 – 06.13.58.80.41

De fin septembre à fin octobre 2017, la Fédération française des motards en colère (FFMC) appelle ses antennes régionales à des manifestations pour défendre la liberté de circuler

La FFMC conteste la mise en place des mesures de restrictions de circulation permettant à des autorités locales et régionales de décréter des zones à circulation restreintes pour motif de pollution d'où seront exclus les possesseurs de véhicules de + de 15 ans aujourd'hui et des véhicules de + de 5 ans d'ici 2020. Ces interdictions programmées s'accompagnent de l'obligation de la vignette Crit'Air qui désignera aux forces de l'ordre l'utilisateur autorisé à circuler ou indésirable, prié de ne pas venir « polluer » la ville où il est pourtant contraint de se rendre.

La FFMC conteste également que ces plans de ségrégation spatiale et sociale incluent les deux-roues motorisés qui sont pourtant une alternative aux problèmes de congestion urbaine et donc aux questions portant sur la protection de l'atmosphère !

Si des gens utilisent quotidiennement un 2RM pour se rendre au travail ou tout autre activité participant à la vie économique du pays, ce n'est pas forcément au nom d'un plaisir individualiste, mais parce que c'est pour eux le meilleur moyen qu'ils ont trouvé pour se déplacer sagement tout en se passant d'une voiture.

Il est d'ailleurs intéressant de noter que l'usage des 2RM reste à la charge financière de ses seuls utilisateurs, sans nécessiter de subventions publiques comme le déploiement des parcs de véhicules électriques sur abonnement, sans nécessiter de voies de circulations en site propre, sans bénéficier d'aucune incitation fiscale à remplacer son véhicule pour un modèle neuf ou plus récent, autant de mesures coûteuses pour l'ensemble des contribuables.

Non, la circulation des 2RM dont aucun ne fonctionne au diesel, en alternative à la voiture, ne coûte rien à l'État et bénéficie à l'ensemble des usagers de tous modes de transports : un usager en 2RM, c'est une auto de moins dans les embouteillages et en stationnement, en « parking-relais » comme sur le lieu de destination finale et c'est une personne de moins dans des transports collectifs déjà saturés aux heures de pointe.

A plusieurs reprises, la FFMC a tenté d'en discuter avec les élus et les ministres en charge de ces questions, mais toutes nos demandes de rendez-vous ont été ignorées par le gouvernement précédent qui a décrété ces mesures et par le gouvernement actuel qui les confirme.

Dès lors, forte de ses propositions en faveur du partage de la route pour tous et de ses engagements citoyens, la FFMC appelle à manifester pour alerter les populations concernées, à défaut de se faire entendre des politiciens qui nous signifient à nouveau leur mépris.

La FFMC a écrit à Nicolas Hulot :

Pour la libre circulation des deux-roues motorisés dans les zones à circulation restreinte. Le 1er juillet prochain, la non présentation de la vignette Crit'Air sur les véhicules déclarés autorisés pour pénétrer dans les zones à circulation restreinte (ZCR) constituera une infraction passible d'une contravention d'un montant de 68 €. Quant aux véhicules dont la date de 1ère mise en circulation est antérieure à juin 1999 pour les deux-roues motorisés et 1997 pour les automobiles, ils ne sont arbitrairement pas admissibles à cette forme d'octroi des temps modernes, définitivement classés parmi les interdits de séjour dans les grandes villes qui se repeignent en vert au motif de lutter contre les particules qui nous empoisonnent l'atmosphère. La Fédération française des motards en colère conteste cette exclusion, notamment concernant les 2RM car...

- aucun d'eux ne roule au gasoil • ils fluidifient le trafic des véhicules en agglomération • leur faible poids n'abime pas les chaussées
- leur faible encombrement est un atout dans le trafic et en stationnement • leur rapport taux d'occupation/poids est très supérieur à celui d'une auto moyenne avec une personne à bord

De plus, si les estimations avancées chiffrent le nombre de 2RM anciens à 10% du parc 2RM (selon l'ADEME) et que ce parc 2RM est considéré par les pouvoirs publics comme représentant 2% du parc général des véhicules en circulation, voilà une restriction qui ne va pas changer grand-chose quant à la qualité de l'air que nous respirons. Il faut également considérer qu'un 2RM (quel que soit son âge), ce n'est pas une moto de plus dans la circulation, c'est une voiture de moins dans le trafic ou un usager en moins dans des transports en commun largement saturés aux heures de pointe. Autrement dit, la moto n'est pas une pollution, c'est une partie de la solution quant aux problèmes de pollution liés au trafic des véhicules à moteur et aux embouteillages. La FFMC a demandé une audience au ministre de l'Ecologie, Nicolas Hulot, pour lui demander de reconsidérer l'interdiction de circulation des motos dans le dispositif des ZCR que nous considérons inadapté, injuste et antisocial. Nous n'avons pour l'instant pas reçu de réponse au courrier que nous lui avons adressé le 24 mai dernier.

Assises de la Mobilité 2017, les 2RM toujours méprisés

Alors que débutent les Assises de la mobilité, le ministère de « l'écologie solidaire » vient enfin de répondre au courrier que la FFMC a adressé à Nicolas Hulot il y a plus de trois mois sur la question de la place des 2RM dans les déplacements quotidiens. Exprimée en langue de bois dur 100% bio, la réponse du ministère est un modèle de mépris, de fin de non-recevoir et d'absence totale de dialogue. Par conséquent, la FFMC appelle les motards et usagers de 2RM à manifester massivement à partir de maintenant et jusqu'au 21 octobre et à se rapprocher des antennes FFMC de leur département. Les 2RM, ces « invisibles » Rien qu'en Île-de-France, les déplacements en deux-roues motorisés concernent environ 150 000 usagers par jour et 17% de part du trafic aux pics de circulation. Ces usagers circulent ainsi au bénéfice de tous les autres, puisqu'ils ne viennent pas grossir les rangs des usagers de transports en commun totalement saturés aux heures de pointe. Par leur moindre encombrement, ils contribuent également à désengorger les embouteillages où s'engluent des millions d'automobilistes. La mobilité des 2RM en circulation, c'est une voiture en moins dans le trafic, une voiture en moins à stationner à l'arrivée. Réduire l'emprise de l'automobile en ville et faire diminuer la pollution qui en résulte, c'est bien ce que veulent les autorités, non ? Et pourtant, contre toute attente et en dépit du bon sens le plus élémentaire, le ministère de l'écologie actuel, tout autant que le précédent, a décidé de classer les 2RM sur les mêmes critères de pollution que les automobiles. Depuis plus de deux ans, la FFMC aimerait en discuter avec les élus et représentants des gouvernements qui se succèdent, mais toutes nos demandes de rendez-vous, toutes nos propositions et analyses sont restées lettre morte... et alors que s'ouvrent les Assises de la mobilité, en préambule à de nouvelles mesures de restrictions des déplacements des citoyens, mesures antisociales qui n'impactent que les plus pauvres, les 2RM sont totalement ignorés des lanceurs de débats tout comme des médias qui se contentent, a minima, de répéter les éléments de langage gouvernementaux. Doit-on en conclure que nous n'existons pas ? Nous allons donc faire en sorte de nous faire mieux entendre.

Mobilité urbaine, un défi social

25 communautés d'agglomérations françaises projettent d'interdire aux véhicules dits « anciens » d'accéder en ville. C'est déjà fait dans plusieurs, comme Paris, Grenoble, Lyon, Lille, Strasbourg, Bordeaux... D'ici 2020, tous les deux-roues motorisés mis en circulation avant 2017 (normes Euro 4) et les autos d'avant 2014 (normes euros 5 et 6) pourraient être interdits de circulation en zones urbaines. Cela va concerner au moins 735 communes de France et quasiment ¼ de la population active à travers toute la France. Si l'exemple vient de Paris, les autres vont suivre très vite : si le concept de dégoûter les usagers de venir dans la capitale avec leurs véhicules individuels vient en effet de la Mairie de Paris (Delanoë d'abord), la loi sortie par le ministère de l'environnement de S. Royal lui a rapidement emboîté le pas afin de généraliser l'idée !

Le prétexte invoqué par les promoteurs de cette mise au ban, c'est la « pollution de l'atmosphère » pour laquelle les usagers de la route sont désignés comme les principaux coupables, alors que la plus grande part de celle-ci est provoquée par l'industrie, les épandages agricoles, le chauffage des habitations et le fret routier international.

Les « solutions » proposées aux usagers contraints d'abandonner leur véhicule qui fonctionne encore très bien, c'est d'en acheter un neuf ou d'apprendre à s'en passer. Quel mépris ! On est devant une véritable entrave à la liberté de circulation.

Une mesure qui défavorise les plus modestes !

Seront impactés par ces interdictions les personnes les plus modestes, les salariés, résidant loin des villes, les étudiants, les stagiaires, les demandeurs d'emploi, les salariés contraints à des horaires jour/nuit (après l'arrêt des transports en commun), les commerçants... des difficultés qui vont également s'ajouter pour les petites et moyennes entreprises qui vont encore devoir s'adapter à ces nouvelles contraintes, tant pour leurs salariés que pour les entrepreneurs, leurs clients et leurs fournisseurs. Les seuls bénéficiaires de ces mesures qui relèvent finalement d'une prophylaxie sociale imposée seront les constructeurs automobiles, lesquels produisent de moins en moins sur notre territoire ! Une menace pour la cohésion des territoires et de leurs habitants En imposant ces interdictions de circulation, le gouvernement prend le risque d'accentuer le fossé social entre les habitants aisés des centres-villes et ceux des villes périphériques. Cela risque également d'opposer les territoires, entre modèles urbains et zones périurbaines, voire rurales. Contradictions Les élus des communes périphériques aux villes interdites devront faire face à des contradictions : prononcer à leur tour des interdictions concernant leurs propres administrés et ceux des communes voisines ou voir leurs territoires se transformer en parkings de transit pour les usagers ne pouvant plus entrer dans les zones centrales à « circulation restreinte ». Autre contradiction, les élus

écologistes favorables à ces mises au ban des véhicules dits « anciens » ont par ailleurs fait voter des lois contre l'obsolescence programmée et le « jetable », préférant promouvoir le « durable ». Et pourtant, ces restrictions vont rendre inutilisables des autos et des deux-roues motorisés en bon état de fonctionnement. Dans le même temps, la construction et la production de véhicules neufs génèrent aussi de la pollution... et les récents scandales sur la triche aux émissions polluantes de certains constructeurs automobiles montrent que les plus récents véhicules ne sont pas forcément les plus vertueux.

Quant à l'aberration du tout-électrique, on sait qu'il est impossible de mobiliser assez d'électricité pour recharger un parc de véhicules entièrement électrique. A moins de multiplier le nombre de centrales nucléaires, ce qui paraît-il n'est pas dans l'air du temps...

Aucune alternative valable

Alors que Mme Hidalgo, maire de Paris, a déclaré vouloir éradiquer les véhicules diesel de la capitale d'ici 2020, son adjoint aux déplacements, M. Christophe Najdovski s'en prend également aux motos et scooters dont aucun ne roule au gasoil ! En réponse aux inquiétudes de ces usagers face à ces menaces touchant à leurs libertés de se déplacer et leurs besoins pratiques de se rendre à leur travail, la ville de Paris propose à ses seuls administrés une aide financière pour acheter un véhicule électrique. Cette « compensation » ne peut satisfaire les usagers venus des proches et lointaines banlieues pour qui il n'y a souvent aucune alternative à celle du véhicule motorisé personnel pour se déplacer vers leurs lieux d'activités. Que fait le travailleur « pauvre » qui n'a pas le choix de son moyen de transport pour venir de sa lointaine banlieue ? Ou pour embaucher à 4 h du matin ? Ou pour rentrer chez lui à 2h ? Encore une fois, si pour l'instant ces menaces et débats sont parisiens, nul doute que les autres villes vont suivre très rapidement ! Un report vers les transports en commun non évalué et des temps de trajets augmentés. Les usagers résidant loin de leur lieu de travail, contraints de renoncer à leur véhicule sans possibilité de le remplacer, vont grossir les rangs des voyageurs de transports en commun déjà surchargés, ce qui va en plus augmenter des temps de trajets travail/domicile. Ce report ne semble avoir fait l'objet d'aucune étude.

Aberration technique

Au lieu de mettre en place un contrôle réel de la pollution, qui aurait permis d'éviter les véhicules réellement polluants à partir de certains seuils d'émission, on a choisi la norme Euro ! Mais avec une nuance aberrante : pour les voitures, c'est l'homologation Euro qui compte, mais pour les motos, c'est la date de sortie du modèle ! Or, certaines motos ont bénéficié de la norme Euro3 avant qu'elle ne soit obligatoire, mais comme c'est la date de sortie qui fait foi, elles se trouvent interdites !

Aberration de conseil

On nous dit qu'il vaut mieux utiliser les transports en commun que les véhicules individuels. D'accord, mais pour les villes qui en disposent, le métro présente un niveau de particules fines (200 µg/m³ entre 19 et 20h) équivalent à celui des pires tunnels routiers ! Et dans nos campagnes, on constate de visu la pollution générée par les cars et leur panache de fumée noire à chaque démarrage... Si on prétend protéger les populations, ce n'est pas le meilleur moyen !

Interdiction aberrante des 2RM

Alors que nos voisins européens ayant adopté des zones à circulation restreinte laissent rouler les deux-roues motorisés (2RM) unanimement reconnus comme des éléments favorables à la fluidité des déplacements motorisés, la Ville de Paris veut interdire motos et scooters qui participent pourtant au désengorgement du trafic urbain. Or, qui dit moins de bouchons dit moins de pollution. Voir étude belge de 2011 qui montrait qu'on pourrait supprimer les bouchons si 25% des automobilistes passaient au 2RM...

Déficit d'information chez les élus concernés

De très nombreux élus concernés par ces plans de restriction de circulation témoignent ne pas avoir été informés.

Méthode forte contre solution douce, une menace pour l'Ecologie

La solution serait de promouvoir l'acquisition de véhicules moins gourmands en énergie (c'est le cas des 2RM) et moins émetteurs de particules en comptant sur un renouvellement progressif, phénomène déjà en cours. En adoptant la méthode forte et les contraintes d'une écologie punitive au motif de la protection de l'Environnement, le ministère de l'Ecologie, les communautés de communes qui ont mis ou vont mettre en place ces restrictions prennent le risque d'éloigner encore davantage les citoyens des enjeux écologiques, lesquels n'ont jamais été si cruciaux.

Les deux-roues motorisés en milieu urbain sont une solution et non une pollution

Les 2RM sont fluides en ville et favorisent le trafic. Cela a été calculé par une étude Belge menée en 2011 par Transport & Mobility Leuven qui conclut que les embouteillages diminueraient de 40% si 10% des automobilistes troquaient leur voiture pour un deux-roues motorisé.

Toujours en Belgique, la Fédération belge de l'automobile et du cycle (FEBIAC) affirme que les motos et les scooters constituent une solution pour décongestionner le trafic, expliquant que la règle qui les autorise à rouler entre les files de voitures, sans dépasser les 50 km/h, leur permet de parcourir près de deux fois plus de distance que les voitures sur la même durée. En IdF, cette pratique de circulation interfile est également permise le temps d'une phase

expérimentale en cours, mais la Ville de Paris décide quand même d'interdire totalement l'accès à la capitale aux 2RM d'avant juin 1999.

Durant l'été 2014, la Fédération européenne des associations de motards (Fema) a réalisé un test de mobilité dans 15 villes de 8 pays. Les règles étaient simples : utiliser moto, cyclomoteur, voiture, transports en commun et vélo ; se lancer en même temps, à partir d'un endroit précis dans une banlieue et rallier un point précis au centre-ville. Le résultat est limpide : « dans chaque ville, motocyclettes et cyclomoteurs ont réalisé les voyages les plus rapides », constate la Fema. Leur vitesse moyenne est supérieure à celle d'une voiture. La plus grande différence entre moto et voiture fut mesurée à 38 minutes d'écart pour parcourir 29 km, à Oslo, et 48 minutes pour parcourir 19 km, à Dublin.

- En Île-de-France, les 2RM mettent deux à trois fois moins de temps qu'une auto à accomplir un trajet domicile/travail.
- Même avec une seule personne à bord, les 2RM présentent un taux d'occupation de 50% quand une voiture de 5 places est souvent utilisée par une seule personne, soit un taux d'occupation de 1/5.
- En cycle urbain, un 2RM consomme deux fois moins de carburant qu'une automobile moyenne.
- Quatre 2RM peuvent stationner sur la même surface que celle requise pour UNE automobile.
- Un 2RM dans la circulation = une voiture en moins = un usager en moins dans les transports en communs déjà saturés.
- Il n'y a pas de 2RM à motorisation diesel (motorisation la plus émettrice de microparticules cancérigènes) Par leur poids cinq à six fois inférieur à une automobile moyenne, les 2RM n'ont qu'une très faible incidence sur la durabilité des chaussées... et les travaux de réfection des chaussées sont des activités très polluantes !

Donc, choisir un 2RM comme mode de transport quotidien pour aller travailler en milieu urbain est déjà une solution

Argumentaire 2RM en ville

La question des politiciens qui nous demandent de nous expliquer sur nos propositions en matière de 2RM et de solutions aux problèmes de pollution revient de façon récurrente. La réponse est simple : l'usage d'un 2RM en ville est déjà une solution et ça fait des années qu'on la met en œuvre.

- Les 2RM sont fluides en ville et favorisent le trafic (et c'est mieux pour les automobilistes aussi)
- Les 2RM mettent deux à trois fois moins de temps qu'une auto à accomplir un trajet domicile/travail
- Les 2RM sont une alternative à la sursaturation automobile en ville
- Les 2RM présentent un taux d'occupation de 50% quand une voiture de 5 places est souvent utilisée par une seule personne, soit un taux d'occupation de 1/5.
- En cycle urbain, un 2RM consomme deux fois moins de carburant qu'une automobile moyenne
- Quatre 2RM peuvent stationner sur la même surface que celle requise pour UNE automobile
- Un 2RM dans la circulation = une voiture en moins = un usager en moins dans les transports en communs déjà saturés
- Il n'y a pas de 2RM à motorisation diesel
- Par leur poids cinq à six fois inférieur à une automobile moyenne, les 2RM n'ont qu'une très faible incidence sur la durabilité des chaussées

Donc, choisir un 2RM comme mode de transport quotidien pour aller travailler en milieu urbain est déjà une solution mise en réalisation. Et cette solution que nous défendons et que nous refusons d'abandonner. Et remplacer un vieux 2RM par un neuf, ça ne résout pas la pollution de façon globale, ça ne fait que la déplacer : le vieux 2RM devient un déchet à recycler et le 2RM neuf a produit de la pollution pour sa fabrication. Si la lutte contre la pollution passe par une durabilité des objets et contre l'obsolescence programmée, pourquoi pousser à la casse des véhicules qui fonctionnent bien et rendent services à leurs propriétaires ?

Quant à la question des zones à circulation restreinte ailleurs en Europe, les 2RM y sont autorisés à circuler, à l'exception des vieux scooters à moteur 2T dans les centres historiques de quelques villes italiennes.

Avantage pollution au 2RM

Le 2RM est une alternative intéressante aux déplacements motorisés en zones urbaines... car sur le plan de l'émission des particules dues aux pneus, au freins et aux disques d'embrayage à sec, la moto s'en tire bien, très bien : surface de contact pneu/route réduite, deux fois moins de pneus qu'une voiture (2 au lieu de 4 !), freins plus petits (surface de freinage et taille des plaquettes deux à trois fois plus petites que sur les bagnoles, disques de freins en inox contre disques en fonte sur les voitures, plus émetteurs de poussières), embrayages sous carter étanche en bain d'huile (les particules restent piégées dans l'huile et évacuées lors des vidanges), sauf pour les BMW et les Guzzi, mais chut !

Et toujours, poids d'un 2RM six fois inférieur en moyenne à une auto thermique ou électrique, donc moins de surconsommation énergétique lors des redémarrages et relances, moins d'usure des chaussées (un chantier de réfection de la route = grosse pollution, avec véhicules diesel, compresseurs, bruits et moteurs fixes, épandage de goudron, embarras de circulation donc embouteillages et donc, sur-pollution, etc...) Et enfin, l'argument à déployer, c'est que l'utilisation des 2RM est à la seule charge de ses propriétaires et ne nécessite aucune infrastructure spéciale et coûteuse comme les voies cyclables en sites propres, les lignes de tram', les chantiers de futurs métros... et le déploiement des 2RM qui dure depuis +20 ans s'est fait sans subventions (contrairement aux véhicules électriques, autos et vélos et flotte vélos captives sur abonnement, comme le Vélib'), sans primes à la casse offertes aux constructeurs automobiles à partir d'argent public !

Ailleurs en Europe... L'exception française !

La raison de la mise en place de restrictions de circulation, si elle est d'ordre écologique, a une origine européenne ! En effet, si des dispositifs de restrictions ne sont pas mis en œuvre dans une agglomération où les seuls de pollution sont dépassés, il paye une amende à l'Europe... D'où l'empressement de « faire quelque chose à ce sujet » par tous les pays européens. Et comme il est plus facile d'imposer des restrictions à des particuliers qu'à des entreprises, le transport individuel est une cible toute désignée !

Ailleurs en Europe, les Low Emission Zones (LEZ, zones à émissions réduites), mises en place depuis longtemps, par exemple en Allemagne, considèrent le 2RM différemment. Pas de problème de circulation des 2RM dans ces LEZ, parce que les décideurs ont bien compris le peu d'influence qu'ont directement les 2RM sur la pollution par le transport d'une part, et la fluidification du trafic que permettent les usagers de 2RM : l'usager de 2RM en ville, c'est un usager de voiture en moins et/ou un usager de transports en commun, déjà surchargés, en moins ! Pourquoi la France, Paris en tête, n'a pas compris l'avantage du 2RM en ville ? Mystère... Car si nous représentons 2% du trafic comme le prétend le gouvernement, c'est 10% de ces 2% qui sont aujourd'hui visés par ces restrictions, autant dire une goutte d'eau dans l'océan...

Ce n'est donc pas le résultat qui compte, mais la communication que les villes en font !

Le mensonge de l'électrique

Le cycle de vie d'un véhicule électrique le rend aussi polluant qu'un véhicule thermique. Le subventionner n'a pas de sens, explique le directeur de l'Observatoire du nucléaire, Stéphane Lhomme.

La fabrication des batteries est tellement émettrice de CO2 qu'il faut avoir parcouru de 50 000 à 100 000 km en voiture électrique pour commencer à être moins producteur de CO2 qu'une voiture thermique. Soit 15 à 30 km par jour, 365 jours par an, pendant 10 ans ! A l'approche de la COP21, le gouvernement français intensifie sa croisade en faveur de la voiture électrique, probablement parce qu'il s'agit de la seule action pouvant faire croire que le pays hôte se préoccupe du climat...

Or, contrairement à ce que croient la plupart des gens, soumis à une propagande continue des politiques et des industriels, la voiture électrique n'est pas plus vertueuse pour le climat que la voiture thermique, essence ou diesel.

Ce sont là les conclusions d'une étude, déjà ancienne, de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME), ignorées délibérément par le gouvernement (Elaboration selon les principes des ACV des bilans énergétiques, des émissions de gaz à effet de serre et des autres impacts environnementaux induits par l'ensemble des filières de véhicules électriques et de véhicules thermiques à l'horizon 2012 et 2020, novembre 2013).

La donnée la plus cruciale est que la fabrication des batteries est tellement émettrice de CO2 qu'il faut avoir parcouru de 50 000 à 100 000 km en voiture électrique pour commencer à être moins producteur de CO2 qu'une voiture thermique. Soit 15 à 30 km par jour, 365 jours par an, pendant 10 ans !

Sachant que ces voitures servent essentiellement à des trajets courts, il est probable que le kilométrage nécessaire pour s'estimer « vertueux » ne sera jamais atteint. De plus, tout le CO2 émis par une voiture électrique est envoyé dans l'atmosphère avant même que ne soit parcouru le moindre kilomètre, alors que la voiture thermique émet son CO2 au fil des ans...

Par ailleurs, il est partout prétendu que la voiture électrique n'émet pas de particules fines. Mais comme le signale le magazine Science et Vie (janvier 2015), « les pneus, les freins et l'usure des routes émettent presque autant de microparticules que le diesel ». La voiture électrique émet certes moins de particules que la voiture thermique, puisqu'elle ne dispose pas d'un pot d'échappement, mais elle possède bien des freins, des pneus, et roule sur le goudron ! A 80 % nucléaire

Au final, la voiture électrique n'est pas plus écologique que la voiture thermique. L'argent public consacré à son développement est donc totalement injustifié. Or, il s'agit de sommes astronomiques :

– le gouvernement a lancé un plan d'installation de 7 millions de bornes de rechargement à environ 10 000 euros pièce, soit un coût d'environ 70 milliards d'euros. Il est d'ailleurs poignant de voir les élus de petites communes, croyant faire un geste pour l'environnement, casser la tirelire municipale pour s'offrir une borne ;

– le bonus « écologique » à l'achat d'une voiture électrique dépasse 10 000 euros par véhicule, souvent complété par une prime de la région. La quasi-totalité des acheteurs sont des ménages aisés : une fois de plus, l'argent de tous est offert aux plus privilégiés.

En réalité, au pays de l'atome, tous les moyens sont bons pour « booster » la consommation d'électricité, en baisse continue depuis des années. Car la voiture électrique en France peut être considérée comme une « voiture nucléaire » : la quasi-totalité des bornes de rechargement installées sont branchées sur le réseau électrique ordinaire, à 80 % nucléaire.

Il ne faut pas se laisser abuser par les certificats mis en avant par M. Bolloré et ses Autolib' (Paris), Bluecub (Bordeaux) et Bluely (Lyon), assurant qu'elles sont rechargées aux énergies renouvelables : il ne s'agit que de jeux d'écriture ; l'électricité utilisée est la même qu'ailleurs.

Nous ne faisons pas ici la promotion de la voiture thermique, elle-même une calamité environnementale. Mais, justement, personne n'aurait l'idée d'offrir 10 000 euros à l'achat d'une voiture diesel, de lui réserver des places de stationnement et de remplir son réservoir à prix cassé...



ACTU

PHOTOS REQUILLIS PAR FRIED BROZDZIAK PHOTOS GREGORY MATHEU

R INTERDICTIONS DE CIRCULATION LA FRANCE ENTIÈRE BIENTÔT TOUCHÉE

RÉAGISSONS!

La FFMC appelle les usagers à maintenir la pression sur les mairies et à descendre dans la rue le 21 octobre prochain. Objectif : empêcher que les motos ne soient bientôt interdites, après Paris, dans 25 grandes villes françaises.

Depuis le 1^{er} juillet 2017, la vignette Crit'air est devenue obligatoire pour circuler dans les Zones de circulation restreinte (ZCR). Son absence sur le véhicule est sanctionnée d'une amende de 3^e classe d'un montant forfaitaire de 68 € (majoré à 180 €). C'est une étape de plus dans l'interdiction de circulation des véhicules considérés comme anciens. Pour rappel, les ZCR permettent aux autorités de bannir des villes certaines catégories de véhicules en fonction leur supposé niveau de pollution. Paris a ainsi choisi d'interdire aux autos d'avant 1997 et aux motos d'avant 2000 de rouler sur ses pavés de 8h à 20h du lundi au vendredi. Il ne s'agit là que d'une première étape, la partie pour l'instant visible des restrictions de circulation. Ce qui se trame en toile de fond est bien plus alarmant pour les usagers. Aujourd'hui, 25 métropoles et grandes agglomérations se sont portées candidates pour mettre en place des ZCR et se prévaloir ainsi d'être des « Villes respirables en 5 ans ». La FFMC tire le signal d'alarme en rappelant que d'ici 2020, l'ensemble du

territoire français sera devenu une immense ZCR. Et l'interdiction de circuler sera étendue aux véhicules de moins de 5 ans d'âge, voire de moins de 4 ans pour les motos. Nous avons rencontré Francis Cervellin, membre du bureau national de la FFMC, qui nous explique pourquoi il est important de se mobiliser avant qu'il ne soit trop tard.

POURQUOI DÉCIDEZ-VOUS D'APPELER UNE NOUVELLE FOIS LES MOTARDS À DESCENDRE DANS LA RUE ?

Depuis plusieurs mois, la FFMC essaie en vain de se faire entendre auprès des politiques. L'ancienne ministre de l'écologie Ségolène Royal n'a jamais accepté de nous rencontrer et le courrier que nous avons envoyé à son successeur Nicolas Hulot est resté lettre morte. Côté mairie de Paris, c'est également le blocage. Christophe Najdovski, maire adjoint de la capitale en charge des transports, répète en boucle que les motards doivent faire des efforts. Dans les autres villes où les autorités sont interpellées, c'est à géométrie variable. Certains disent que les



FRANCIS CERVELLIN, MEMBRE DU BUREAU NATIONAL DE LA FFMC

motos ne seront pas concernées, d'autres ne savent même pas que cette loi existe. Cette manif a pour vocation d'attirer l'attention des usagers sur le véritable enjeu des ZCR et de leurs conséquences sur leur quotidien.

QU'EST-CE QUI PEUT CONVAINCRE LES USAGERS À VENIR AUX MANIFESTATIONS ?

Aujourd'hui, les ZCR concernent déjà plus de 15 millions de personnes qui sont confrontées à une interdiction de circuler. À l'instar de ce qui se passe à Paris, il ne sera plus permis

de circuler avec une automobile d'avant 1997 ou un 2-roues d'avant 2000. En 2020, les ZCR seront étendues à l'ensemble du territoire et tous les véhicules de moins de 5 ans seront interdits de circulation. Nous en avons déjà un avant-goût avec la vignette Crit'air qui permet aux préfets d'interdire aux véhicules de rouler au-delà même des restrictions définies par les ZCR. Au mois de juin, en région parisienne, le préfet a ainsi interdit les véhicules d'avant 2006. Les personnes qui ont dépensé

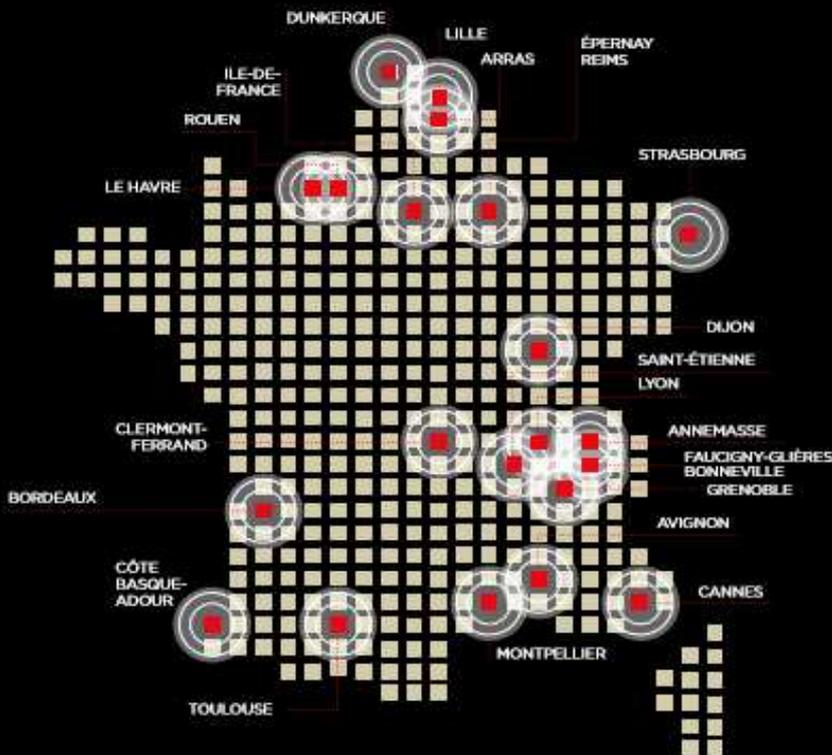
4,18 € pour acheter leur vignette de classe 4 ou 5 n'avaient donc pas plus le droit de rouler que ceux qui en étaient dépourvus.

VOUS METTEZ EN AVANT LA DISCRIMINATION SOCIALE DES ZCR ET DE LA VIGNETTE CRIT'AIR. QU'EN EST-IL ?

Ces mesures impactent en priorité les gens qui ont besoin de se déplacer au quotidien avec leurs véhicules et qui n'ont pas les moyens d'en acheter des neufs, et encore moins électriques. Mais au-delà même de cette probléma-

tique d'achat se pose la question de savoir ce que l'on va faire de son ancien véhicule. Avant, il était assez naturel de donner son ancienne voiture à son gamin pour l'aider à démarrer dans la vie. Demain, ce ne sera plus possible puisque cet « ancien » véhicule n'aura tout simplement plus le droit de rouler. Il sera donc également impossible de le vendre. Qui achèterait en effet un véhicule condamné à être inutilisable ? Et nous ne parlons pas de véhicule poubelle, comme certains politiques veulent ...

LES AGGLOMÉRATIONS DÉJÀ CONCERNÉES



VIGNETTES CRIT'AIR DEUX ET TROIS-ROUES MOTORISÉS

Attention, la vignette est attribuée en fonction de la date d'homologation du modèle de moto et non pas de sa date de première mise en circulation. Sur les nouvelles cartes grises, la case V.9 indique la norme Euro à laquelle répond votre 2-roues.



Verte

Tous les véhicules «zéro émission moteur» 100% électrique et hydrogène



Euro 4

À partir du 1^{er} janvier 2017 pour les motos
1^{er} janvier 2018 pour les cyclomoteurs



Euro 3

du 1^{er} janvier 2007 au 31 décembre 2016 pour les motos
31 décembre 2017 pour les cyclomoteurs



Euro 2

du 1^{er} juillet 2004 au 31 décembre 2006



Pas de norme tout type

du 1^{er} juin 2000 au 30 juin 2004

Motos d'avant juin 2000:

pas de vignette et interdites de circulation dans les ZCR. Vous trouverez une vignette «5» sur le site. Elle concerne les autos diesel entre le 1^{er} janvier 1997 et 2000.

ACTU

... nous le faire croire, mais d'engins en parfait état de fonctionnement.

QUE RÉPONDEZ-VOUS AUX POLITIQUES QUI DISENT QUE LE 2-ROUES DOIT AUSSI FAIRE DES EFFORTS EN MATIÈRE D'ENVIRONNEMENT ?

Cela fait longtemps que les motards font des efforts. Le fait de décider de renoncer à la voiture en ville pour acheter un 2-roues en est déjà un. Effort qui n'a jamais été reconnu puisque nous n'avons jamais bénéficié, au contraire de l'automobile, des multiples aides et primes à la casse. Une moto est « occupée » à 50 % lorsqu'on la conduit. Elle est 6 fois moins lourde qu'une voiture, donc abîme moins les routes. Les 2-roues non seulement ne créent pas les bouchons qui aggravent la pollution, mais ils permettent de les empêcher. C'est d'ailleurs pour cette rai-

son que dans la majorité des autres pays européens, la moto est considérée comme une solution pour faciliter la circulation, désengorger les villes, réduire le temps de recherche de stationnement et donc réduire la pollution.

LA VIGNETTE CRIT'AIR EST OBLIGATOIRE DEPUIS LE 1^{ER} JUILLET 2017. VOUS AVEZ LANCÉ UN APPEL À SON BOYCOTT. EST-CE TOUJOURS D'ACTUALITÉ ?

Oui, c'est un appel à la désobéissance civique. On encourage les usagers à contester les verbalisations qu'ils encourent. Il faut que chaque citoyen s'empare du problème et agisse. Ces mesures sont passées en catimini, sans explication claire. À cela, il faut ajouter une grosse désinformation de la part de l'État qui est prêt à dire tout et n'importe quoi pour favoriser l'avènement du véhicule électrique.

POUR VOUS, IL Y A MÊME EN CE QUI CONCERNE LES BIENFAITS DU VÉHICULE ÉLECTRIQUE ?

C'est loin d'être la solution miracle. Nous savons qu'il est impossible de convertir l'ensemble du parc roulant à l'électrique faute de capacités de production suffisantes. La fabrication des batteries demande une énergie colossale, avec des métaux rares qui sont très chers et très polluants à extraire. Sans parler du recyclage. Nous ne savons pas que faire, aujourd'hui, de toutes ces batteries. Et encore moins des déchets nucléaires...

Y AURA-T-IL D'AUTRES ACTIONS, D'AUTRES MANIFS APRÈS CELLE DU 21 OCTOBRE ?

Oui, le 21 est l'occasion une fois de plus de se faire entendre, d'essayer de ramener les élus à la raison. Il faut que les usagers les interpellent sérieusement, qu'ils

s'emparent de ce problème. Beaucoup de motards ne se sentent pas concernés parce qu'ils vivent hors des ZCR. Mais bientôt, pourtant, ils ne pourront plus aller à la maternité ou à l'hôpital, en préfecture ou autre administration centrale, se rendre dans les pôles moto regroupant concessionnaires et équipementiers ou simplement chez des amis avec un véhicule qui prend de l'âge, lequel deviendra aussi invendable. C'est donc maintenant qu'il faut agir et réagir. En 2020, il sera trop tard. ■

MANIFESTATION NATIONALE LE SAMEDI 21 OCTOBRE 2017

