

ZFE: ¡áreas fuertemente eruptivas!



París y la Métropole du Grand Paris prohíben el tráfico de vehículos hasta el adhesivo Crti'Air 2 incluido (es decir, todos los vehículos diésel) a partir del 1 de enero de 2024.

Mientras Boris Johnson ha anunciado que su país prohibirá la matriculación de vehículos térmicos a partir de 2030 (en lugar de 2035), Francia -como España- de momento mantiene este objetivo en la fecha límite de 2040 y parece, como país fabricante, habiendo escuchado a los industriales.

Cuando sepamos cuánto ha sufrido ya el sector por el declive del Diesel desde hace cinco años y cuando sepamos las Estaciones de la Cruz que habrá que tomar cuando los motores de gasolina dejarán de tomar el relevo y escasearán a su vez, no podemos sólo para estar contento con lo que parecerá "laxitud" a los ojos de los círculos ecológicos más radicales.

Sin embargo, un poco como en los Estados Unidos, donde el escepticismo climático de Trump y sus traducciones regulatorias habían sido cuestionados por varios estados, incluido California, este calendario nacional tiende estos días a chocar con las decisiones que están surgiendo en el mundo. nivel de las ZFI (*zonas de bajas emisiones*).

Sobre este tema, recordemos que la LOM - adoptada el 24 de diciembre de 2019 - en su artículo 86 disponía que, para cumplir con sus compromisos en materia de calidad del aire, Francia aumentaría el número de ZFI añadiendo a las cuatro ya existentes las que son requeriría que las autoridades locales se establecieran en caso de.

"incumplimiento regular de las normas de calidad del aire que den lugar a la obligación de establecer una zona de movilidad de bajas emisiones" (ZFE-m).

Fue para hacer efectiva la LOM que el 17 de septiembre se publicó en el Diario Oficial un decreto que insertaba dos nuevos artículos en el Código General de

Autoridades Locales (CGCT) para precisar a qué municipios se refiere. El nuevo artículo D. 2213-1-0-2 especifica que se considera que no respetan regularmente las normas de calidad del aire:

"las áreas administrativas de vigilancia de la calidad del aire, definidas en aplicación de la " Artículo R. 221-3 del Código de Medio Ambiente, en el que uno de los valores límite relativos al dióxido de nitrógeno (NO2), partículas PM-10 o partículas PM-2.5 mencionados en el artículo R. 221-1 del código ambiental no se respeta durante al menos tres años de los últimos cinco ".

A continuación, el Ministerio de Transición Ecológica especificó en un comunicado de prensa que, en términos concretos, la aplicación del decreto implicaba que:

"las metrópolis francesas deben crear necesariamente siete nuevas ZFE-m: metrópolis de Aix-Marsella-Provenza, metrópolis Niza - Côte d'Azur, Metrópolis de Toulon-Provenza-Mediterráneo, Metrópolis de Toulouse, Metrópolis de Montpellier-Mediterráneo, Eurometropolis de Estrasburgo y metrópolis de Rouen-Normandía ".

El ministerio especificó que, para el 2025, todas las aglomeraciones con más de 150.000 habitantes, o 35 territorios, deberán crear una zona de bajas emisiones .

Para estos últimos y para los que ya están en estudio (13) que podrían imponerse antes de 2025, los hogares y las empresas aún tienen algunos meses o años antes de verse afectados, pero para las 11 ZFI que entrarán en vigor el 1 de enero de 2021, Las cosas se están aclarando y estamos empezando a saber cómo se definirá el perímetro de cada uno y qué medidas y qué horarios deciden los electos.

F. Lagarde informó el 2 de diciembre sobre las medidas que ha tomado el Gran París . Las cosas se están aclarando en lo que respecta a Lyon y Toulouse. En casi todos los casos, la licitación está en marcha y cada uno querrá ser más estricto y rápido que el otro, París desempeñando el papel de líder en este caso.

En Lyon, por ejemplo, donde la metrópolis ahora es EELV, las restricciones todavía solo afectan a los vehículos profesionales, pero a partir del 1 de enero de 2021, el Crit'Air 3 tendrá prohibido conducir y estacionar en la ZFE. Esto significa que los vehículos comerciales ligeros que no son Euro 5 o Euro 6 están prohibidos y / o que los vehículos matriculados antes de 2011 ya no son elegibles: en la evaluación de la flota francesa de vehículos comerciales ligeros que pudimos hacer con ANFA Según cifras de la Federación Francesa de Seguros, el 1 de enero de 2021 correspondería a

unos 1,95 millones de los 7,34 millones de vehículos comerciales ligeros de la flota (26,5%).

Con registros anuales de vehículos comerciales ligeros que, durante 10 años, solo han superado las 400.000 durante un año (en 2011) y están en promedio alrededor de 350.000, son entre 5 y 6 años de registros que «Sería necesario garantizar que la medida sea "neutral". El comité de dirección de la ZFE del Métropole de Lyon no tiene la intención de detenerse allí e indica que se estudiarán varias vías como:

- fortalecer las condiciones de acceso a la zona y prohibir las viñetas Crit'Air 2 , es decir todo Diesel;
- ampliar el perímetro geográfico de la ZFE a nuevos municipios;
- extender la ZFE, que actualmente solo concierne a los profesionales, a las personas.

En Toulouse, se acaba de crear la ZFE y fue el 11 de diciembre cuando se votaron las primeras disposiciones. Jean-Luc Moudenc , alcalde LR, quería que las medidas se extendieran a lo largo de cuatro años e indicó:

"Como no practicamos la ecología punitiva, hemos optado por escalar las restricciones para que todos tengan tiempo impregnarlo".

Concretamente, para 2022, las furgonetas Crit'Air 4 y 5 y los vehículos pesados ya no podrán circular en Toulouse. En 2023, este será el caso de todos los vehículos motorizados con calcomanía 4 y 5. Luego, en 2024, todos aquellos con calcomanía 3, 4 y 5. Según nuestras estimaciones, el 1 de enero de 2024 habría en Francia 2,9 millones de vehículos comerciales ligeros (39% de la flota) que se verían afectados y 13,6 millones de turismos (33% de la flota).

Ciertamente podemos intentar convencernos de que los viejos parques no están en áreas metropolitanas sino en áreas urbanas y periurbanas, pero frente a estas prohibiciones a corto plazo de los vehículos Euro 4, esta defensa no se sostiene.

Desde el punto de vista profesional, solo es necesario cruzar las calles de las grandes ciudades o sus suburbios cercanos para ver que los artesanos de la construcción tienen LCV muy a menudo registrados en los departamentos vecinos y que rara vez son Euro 5 y siempre Diesel.

Las entregas de las mismas no están todas aseguradas, ni mucho menos, por relucientes utilidades de menos de cinco años fletadas por las grandes empresas de

mensajería o los gigantes de la distribución: el comercio online ha “uber-izado” gran parte de su actividad. cadena logística y es con VP o LCV prohibidos mañana que nos entregan. Para los particulares, la ZFE se convierte en una subvención que deja a las personas con vehículos no deseados en las puertas de los periféricos.

El alcance de la renovación del stock requerido por las medidas que se están adoptando no parece haber sido evaluado y, incluso si esta renovación no se ha producido con las cuentas de los hogares o las cuentas de funcionamiento de las empresas afectadas, estaría industrialmente fuera de alcance a tiempo.

En la flota prospectiva que hemos producido, en un escenario donde las matriculaciones de VE de batería alcanzarían, en 2035, el 75% de las matriculaciones de turismos y el 80% de las matriculaciones de LCV, llegamos a una estructura de PACS de vehículos ligeros en 1 enero de 2036 cuando los vehículos térmicos todavía representan el 60% de la flota, casi la mitad de los cuales seguirían siendo vehículos Diesel.

Dado que las Administraciones Públicas no podrán subvencionar, ni siquiera al nivel en el que lo hace hoy, las compras de vehículos nuevos desde hace más de una década, para retirar los vehículos térmicos de una flota que tiene 11 años en promedio, seguirá envejeciendo y se renueva cada año solo en una proporción inferior al 5% no puede tardar menos de 25 años.

Si planificamos la operación bajando significativamente los precios de los vehículos y / o ofreciendo financiar la compra de préstamos a largo plazo a bajas tasas contando con la confiabilidad de los VE y aprovechando los menores costos de Por lo general, probablemente podríamos acelerar este ciclo, pero no está surgiendo nada como esto. Por el momento, los vehículos limpios siguen siendo más caros que los sucios, y tanto en el ámbito doméstico como comercial, el nuevo vehículo es una gran minoría en términos de equipamiento.

En este contexto y ante la situación política que surgió durante las últimas elecciones municipales y la criminalización de actitudes insuficientes para proteger la calidad del aire, los funcionarios electos están acogiendo lo viejo como lo nuevo en las ZFI. decisiones que son de rara violencia social y bien podrían transformar, políticamente, las ZFI en zonas altamente eruptivas.






Classe	DATE DE PREMIÈRE IMMATRICULATION ou NORME EURO						
	2 ROUES, TRICYCLES ET QUADRICYCLES À MOTEUR	VOITURES		VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS		POIDS LOURDS, AUTOBUS ET AUTOCAR	
		Diesel	Essence	Diesel	Essence	Diesel	Essence
	EURO 4 À partir du : 1 ^{er} janvier 2017 pour les motocycles 1 ^{er} janvier 2018 pour les cyclomoteurs	-	EURO 5 et 6 À partir du 1 ^{er} janvier 2011	-	EURO 5 et 6 À partir du 1 ^{er} janvier 2011	-	EURO VI À partir du 1 ^{er} janvier 2014
	EURO 3 du 1 ^{er} janvier 2007 au : 31 décembre 2016 pour les motocycles 31 décembre 2017 pour les cyclomoteurs	EURO 5 et 6 À partir du 1 ^{er} janvier 2011	EURO 4 du 1 ^{er} janvier 2006 au 31 décembre 2010	EURO 5 et 6 À partir du 1 ^{er} janvier 2011	EURO 4 du 1 ^{er} janvier 2006 au 31 décembre 2010	EURO VI À partir du 1 ^{er} janvier 2014	EURO V du 1 ^{er} octobre 2009 au 31 décembre 2013
	EURO 2 du 1 ^{er} juillet 2004 au 31 décembre 2006	EURO 4 du 1 ^{er} janvier 2006 au 31 décembre 2010	EURO 2 et 3 du 1 ^{er} janvier 1997 au 31 décembre 2005	EURO 4 du 1 ^{er} janvier 2006 au 31 décembre 2010	EURO 2 et 3 du 1 ^{er} octobre 1997 au 31 décembre 2005	EURO V du 1 ^{er} octobre 2009 au 31 décembre 2013	EURO III et IV du 1 ^{er} octobre 2001 au 30 septembre 2009
	Pas de norme tout type du 1 ^{er} juin 2000 au 30 juin 2004	EURO 3 du 1 ^{er} janvier 2001 au 31 décembre 2005	-	EURO 3 du 1 ^{er} janvier 2001 au 31 décembre 2005	-	EURO IV du 1 ^{er} octobre 2006 au 30 septembre 2009	-
	-	EURO 2 du 1 ^{er} janvier 1997 au 31 décembre 2000	-	EURO 2 du 1 ^{er} octobre 1997 au 31 décembre 2000	-	EURO III du 1 ^{er} octobre 2001 au 30 septembre 2006	-
Non classés	Pas de norme tout type Jusqu'au 31 mai 2000	EURO 1 et avant Jusqu'au 31 décembre 1996	EURO 1 et avant Jusqu'au 31 décembre 1996	EURO 1 et avant Jusqu'au 30 septembre 1997	EURO 1 et avant Jusqu'au 30 septembre 1997	EURO I, II et avant Jusqu'au 30 septembre 2001	EURO I, II et avant Jusqu'au 30 septembre 2001

Tabla de pegatinas Crit'Air para vehículos de gasolina y diésel. Los vehículos eléctricos y de hidrógeno se benefician de una etiqueta "verde", los vehículos de gas y los híbridos enchufables se clasifican como Crit'Air 1.