

Madame Barbara Pompili
Ministre de la Transition
écologique
Hôtel de Roquelaure
246 boulevard Saint-Germain
75007 Paris

Strasbourg, le 1^{er} mars 2021

La Présidente

Madame la Ministre,

Alliance des
collectivités pour la
qualité de l'air
Parc de l'étoile
67076 Strasbourg

Le Gouvernement a souhaité associer les collectivités à la réflexion sur la mise en œuvre des Zones à Faibles Emissions mobilité (ZFE-m) dans les territoires. Vous nous avez rencontrés, élus locaux en charge des ZFEm le 24 septembre 2020 et vous étiez également présente lors de la rencontre du 7 décembre aux côtés du Président de la République et de la Ministre en charge de la cohésion des territoires. Nous vous en remercions. Les collectivités, sous le joug d'une condamnation par l'Union Européenne ou volontaires, ont en effet besoin d'une volonté affirmée de l'Etat, accompagnée d'un cadre réglementaire facilitant la mise en place et l'acceptabilité des ZFE.

Contact :
alliancequaliteair@gmail.com

Différentes études publiées ces derniers mois nous alertent sur le nombre de décès liés à la pollution atmosphérique en France qui semble être bien plus important que le chiffre officiel retenu depuis 2016 par Santé Publique France. La lutte contre la pollution atmosphérique nécessite des mesures à la hauteur de cet enjeu majeur de santé publique. Les collectivités sont au premier plan dans cette lutte et innovent depuis des années pour réduire l'usage de la voiture, développer les transports collectifs, encourager la mobilité active. Aussi, nous saluons la volonté forte de l'Etat de s'engager à travers les ZFEm pour la santé des habitants.

Nous apportons notre soutien plein et entier à la mise en place de ZFEm dans les territoires. La ZFEm nous semble un outil indispensable pour engager un changement de mobilité nécessaire tant pour des raisons de santé que pour répondre au défi climatique, le secteur routier étant le principal émetteur de GES en France. Nous saluons la volonté de l'Etat : faire disparaître petit à petit les véhicules les plus polluants des zones denses nous apparaît comme une étape essentielle pour protéger la santé des habitants et engager une transformation de la mobilité quotidienne, nous y sommes favorables. Nous avons exprimé plusieurs craintes que vous avez entendues et qui trouvent aujourd'hui des réponses dans le projet de loi Climat et Résilience.

La révision en cours des seuils par l'Union Européenne vers un alignement sur ceux de l'Organisation Mondiale de la Santé entrainera prochainement une augmentation du nombre de zones ayant une qualité de l'air dégradée. Aussi, l'obligation pour les agglomérations de plus de 150 000 habitants de mettre en place une ZFEm avant 2025 nous semble une mesure cohérente et donnant une visibilité suffisante pour permettre une mise en œuvre efficace et acceptée par les habitants. Cependant, nous regrettons qu'aucune précision ne soit apportée sur le calendrier d'interdiction des Crit'Air 5, 4 et 3 comme c'est déjà le cas pour les 11 zones dépassant les seuils aujourd'hui.

Ainsi, nous sommes favorables à l'instauration d'un calendrier excluant chaque année de nouveaux véhicules polluants, mais nous regrettons que les Crit'Air 2 n'y soient pas intégrées. Le calendrier prévu dans de nombreuses métropoles devance celui aujourd'hui proposé dans le projet de loi. Il nous semblerait plus ambitieux et raisonné d'avancer d'un an le calendrier aujourd'hui prévu, avec une interdiction des Critair 5 dès 2022, avec pour horizon la sortie des véhicules diesel en 2025. Il nous faut dans un même élan réfléchir à l'accompagnement des ménages qui achètent, aujourd'hui encore et grâce à des aides financières, des véhicules qui ne seront plus admis dans les ZFE d'ici 5 ans. Accompagner le développement d'une filière de retrofit dans les territoires est l'une des clefs.

Pour assurer pleinement l'efficacité des ZFEm il nous faut relever le défi de son contrôle, qui doit intervenir le plus rapidement possible puisque les ZFE doivent être déployées en 2021 dans les 11 métropole dépassant les seuils réglementaires. Le transfert du pouvoir de police des Maires aux Président.es d'EPCI dans le cadre précis des ZFEm est un élément décisif pour la mise en place du contrôle des véhicules. Mais nous ne pouvons pas nous permettre d'attendre la fin de l'année 2022 voire 2023 pour assurer un contrôle automatisé des véhicules. Investir dans un système onéreux de vidéo-verbalisation qui sera transitoire, alors que le budget des collectivités pour répondre à la crise sanitaire et économique dans les territoires est mis à rude épreuve, nous paraît incohérent. Nous avons également besoin de clarification quant au versement du produit des amendes. En regard des sommes engagées par les collectivités pour mettre en œuvre les ZFEm, il nous apparaît nécessaire de recevoir le produit des amendes. Celles-ci permettraient d'une part un autofinancement du dispositif, d'autre part d'engager des actions pour garantir des alternatives à la voiture au sein des territoires grâce au développement des transports en commun et de la mobilité active. Cela nous apparaît important dans un souci d'acceptabilité des ZFEm par les habitants.

Afin de garantir à tous les citoyens un droit à la mobilité, le Gouvernement et les collectivités proposent des aides de financement pour renouveler les véhicules des ménages aux plus faibles revenus. Ces derniers devront pourtant faire face à un reste à charge qui risque de grever leur budget. Aussi, la proposition de prêt à taux zéro évoquée en septembre et à laquelle vous étiez favorable nous semble un élément important. Dans un souci d'accompagnement des habitants également, nous souhaitons voir se généraliser la possibilité de créer des guichets uniques pour la demande d'aides, comme c'est aujourd'hui le cas dans la Métropole du Grand Paris.

Par ailleurs, plus que la transition du parc actuel vers de l'électrique, il nous paraît important que chaque collectivité soit en mesure de proposer un mix énergétique aux habitants, artisans, livreurs, tout en favorisant les ressources de son territoire : bornes de recharge électriques, Gaz Naturel de Ville, hydrogène vert sont à développer.

Nous sommes certains que les ZFE sont des outils nécessaires pour assurer la transition vers une mobilité plurielle, plus collective et active. Plusieurs défis sont encore devant nous pour que le dispositif soit à la fois juste socialement et efficace dans une perspective d'amélioration de la santé publique.

La lutte contre la pollution de l'air ne peut se satisfaire des seules ZFEm. Nous avons besoin d'un changement radical de la mobilité. Le cadre réglementaire aujourd'hui précisé dans le projet de loi Climat et Résilience ne propose pas la perspective de sortie des véhicules diesel puis essence, l'interdiction de la vente étant même repoussée à 2040 quand nos voisins européens sont beaucoup plus ambitieux : 2025 pour la Norvège, 2030

pour la Suède, le Danemark, les Pays-Bas ou encore le Royaume-Uni. Or, il nous paraît nécessaire de construire la mobilité du XXI^e siècle en ayant pour horizon, le plus proche possible, la disparition des véhicules thermiques.

ZFEm : des outils nécessaires mais insuffisants. La préservation de la santé – et de la vie – des habitants passe par un changement radical de notre mobilité. Les ZFEm et les aides au renouvellement de véhicules – lorsque leur usage ne peut être différé pour des raisons professionnels ou personnelles - sont des outils nécessaires, et nous saluons leur mise en place. Mais en restant dans le paradigme de la voiture individuelle, ces outils continuent d'entretenir un modèle de déplacement qu'il nous faut repenser dans sa globalité.

Nous considérons qu'il ne s'agit pas seulement d'interdire, ou de remplacer. Il faut réduire le flux global de véhicules et assurer une mixité des dispositifs de mobilité dans les territoires.

Pour cela nous avons besoin que l'Etat renforce son soutien financier à l'occasion du Plan de Relance et de la Loi de finances rectificative pour développer des infrastructures et des équipements qui renforceront l'offre de mobilités alternatives. Nous avons besoin de moyens financiers pour développer les transports en commun, créer des pôles d'échanges multimodaux et des pistes cyclables.

Notre volonté de mettre en place une politique de mobilité ambitieuse sur nos territoires est réelle, et les ZFEm nous paraissent des outils pertinents pour engager ces changements. Mais elles doivent être réglementées et dotées de moyens pour être efficaces et acceptées. C'est ainsi qu'elles seront l'outil nécessaire et attendu, pour cela elles doivent être accompagnées d'une politique innovante pour enclencher une nouvelle mobilité, plus collective, plus active, plus adaptée à nos modes de vie. Les dégâts sanitaires et environnementaux de la pollution atmosphérique ne sont plus à démontrer, l'engagement des collectivités non plus. Nous avons aujourd'hui besoin d'un soutien fort de l'Etat, tant réglementaire que financier pour agir de concert contre ce fléau et positionner la France à la pointe de la mobilité du XXI^e siècle.

Je vous prie d'agréer, Madame la Ministre, l'expression de ma considération distinguée.

Françoise Schaetzel,
Présidente de l'Alliance
Vice-Présidente à l'Eurométropole
de Strasbourg

