

Alain Lipietz  
22 rue du 11 novembre  
94 800 Villejuif  
[Alain@lipietz.net](mailto:Alain@lipietz.net)  
06 07 14 98 78

Villejuif, le 17 juin 2019

## **Contribution à l'enquête publique sur la Mise en place de la Zone à Faible Émission sur la commune de Villejuif**

Mesdames et messieurs les commissaires enquêteurs,

J'interviens au titre de président du groupe local EELV de Villejuif. Je suis également président du groupe municipal *L'Avenir à Villejuif* et conseiller territorial du Grand Orly Seine et Bièvre. A titre personnel, je suis par ailleurs Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées retraité et ancien député au Parlement européen, où j'ai eu l'honneur de présenter plusieurs rapports relatifs à la pollution atmosphérique.

Membre du Conseil d'Analyse Économique du Premier ministre Lionel Jospin, je lui avais présenté en 1999 un rapport, non suivi d'effet malheureusement, pour la suppression en 3 ans de l'avantage fiscal sur le diesel pour les véhicules particuliers. Les avertissements médicaux sur les dangers du diesel dépassaient déjà le niveau du doute raisonnable. A l'époque, la part du diesel dans les voitures neuves était de 32% et il n'y avait pratiquement de « petites » diesel d'occasion de plus de 20 ans. Depuis, le flux de véhicules nouveaux au diesel est monté jusqu'à 72%, et le diesel d'occasion est souvent devenu la « voiture du pauvre ». Dans le même temps paraissaient des évaluations quantitatives de plus en plus alarmantes sur la morbidité accélérée par les particules et NOx émises par le diesel.

Au nom des citoyennes et citoyens conscients de ce que l'écologie ne s'occupe pas seulement de la fin du monde et de la fin du mois, mais de la fin de nos vies individuelles (y compris pour celles et ceux qui n'utilisent pas de voitures individuelles), je ne peux qu'appuyer la décision de la Métropole du Grand Paris, acceptée par le maire de Villejuif après un combat d'arrière-garde, de mettre en place d'une Zone à Faibles Émissions.

Toutefois les arguments initiaux du maire de Villejuif contre la ZFE, arguments que l'on retrouve largement répandus sur les réseaux sociaux, ainsi que le précédent du mouvement des Gilets jaunes qui, lui, combattait l'autre forme de politique publique écologique parallèle à l'interdiction : la taxation, invite à prolonger la discussion avant la mise en œuvre des étapes suivantes du plan ZFE.

## I. Rappel de l'historique

Le 17 mai 2018, après de longues années de patience, la Commission européenne a traduit l'État français en justice, pour inaction devant la dégradation de la qualité de l'air dans ses métropoles et certaines vallées, dépassant du double les normes européennes, pourtant moins exigeantes que les préconisations de l'Organisation Mondiale de la Santé.

A ce moment, selon l'OMS, les seules microparticules telles que celles émises par les moteurs diesel tuaient en France 35 000 personnes par an. Puis ce chiffre a été réévalué à 48 000 personnes par an, dont 6000 dans la métropole du Grand Paris. Selon une étude encore plus récente, il faudrait parler de 40% de plus, soit 68 000 personnes en France et 8400 personnes par an dans le Grand Paris... et un millier dans le Grand Orly Seine Bièvre, dont Villejuif est une des villes les plus exposées avec Gentilly et Arcueil. Il faut souligner que, le chauffage au bois étant strictement réglementé dans la métropole, le diesel reste la cause principale de cette pollution et de ces milliers de morts annuelles.

Les textes européens prévoient une sanction d'au moins 11 millions d'euros et des astreintes journalières d'au moins 240 000 euros jusqu'à ce que les normes de qualité de l'air soient respectées.

Selon l'article L 1611-10 du Code Général des Collectivités Territoriales, en cas de condamnation de la France par la Cour de justice européenne, et dès lors que le manquement résulterait de la responsabilité de certaines collectivités, l'État pourra répercuter cette amende sur ces collectivités.

Ainsi, tout décalage dans le temps de la mise en œuvre de la Zone à Faibles Émissions tuerait de l'ordre d'une centaine de Villejuifois pour chaque année de retard, et de plus les Villejuifois seraient condamnés à prendre sur eux une partie de l'amende infligée par l'Union européenne !

C'est dès le 8 décembre 2017 qu'à l'unanimité le Conseil de la MGP arrête le projet de Plan Climat Air Énergie Métropolitain, incluant la ZFE. Un comité de pilotage est mis en place. Le 8 octobre 2018, l'État et les 15 zones françaises concernées par le dépassement des normes européennes signent un engagement commun. Le 24 octobre 2018, sa commission du développement durable présidée par M. Reda, maire de Juvisy et membre du Conseil du Grand Orly Seine Bièvre, approuve le projet précis de ZFE.

Et le 12 novembre 2018 celui-ci est adopté à une grande majorité du Conseil de la Métropole, ainsi qu'une motion présentée par le groupe EELV qui propose une série de mesures pour faciliter sa mise en œuvre, y compris pour les propriétaires des véhicules les plus polluants.

Pendant ce temps, le conseil municipal de Villejuif ne reste pas inactif. A l'initiative du groupe *L'Avenir à Villejuif*, il adopte le 10 octobre 2018, à la quasi-unanimité des voix dont celle du maire, un vœu qui « *demande au bureau municipal de mettre en œuvre sans attendre une réflexion et une action pour rejoindre le plus rapidement possible les engagements du réseau des villes Zéro-émission* ».

Aucune des mesures venant spontanément à l'esprit lors de ce conseil municipal du 10 octobre (autopartage, minibus ou taxis à la demande, négociations avec la RATP et le Grand Orly Seine Bièvre pour accroître le nombre de bus et de Valouettes - réseau de bus mis en place par la

Communauté d'Agglomération du Val de Bièvre, incluse aujourd'hui dans le Grand Orly Seine Bièvre-, régulation du trafic sur les axes traversant Villejuif donnant la priorité aux transports en commun, etc.) n'a manifestement été travaillée depuis le 10 octobre dernier par l'exécutif villejuifois.

Pourtant, à la fin du mois de mars 2019, le maire adresse une longue lettre aux Villejuifois sur le sujet. Dans un flot de déclarations prétendument "écologistes", la décision de ne pas mettre en oeuvre "en l'état" cette mesure se cache ... page 2 :

Le renouvellement du parc automobile doit être accompagné de véritables aides de la part de la totalité des acteurs institutionnels (Département, Établissement Public Territorial, Région et État) pour pouvoir être effectif, mais surtout disposer d'un calendrier de mise en place réalisable et prenant en compte les réalités sur le terrain. En l'état, pour notre seule commune de Villejuif, d'ici 2022, pas moins de 50% du parc roulant devra être renouvelé, ce qui me semble, à mon grand regret, irréalisable sans augmentation des aides à la transition !

Pourtant, les aides au changement de véhicule, de la part de l'État et de la MGP, se montaient déjà et se montent toujours à 9000 euros, pour une part sous condition de ressources, pour une autre part inconditionnelle (même pas que le nouveau véhicule soit neuf et électrique).

Le 27 mars je rends public un recours gracieux, enclenchant une procédure administrative contentieuse, contre le refus du maire de Villejuif. Et dès le conseil municipal du 1<sup>er</sup> avril, le maire accepte la mise en place de la ZFE, précisant qu'il n'avait pas à demander l'avis de son conseil municipal pour la refuser ou l'accepter, tout en mettant aux votes l'approbation des arrêtés de mise en œuvre de la ZFE pris par les maires des communes voisines !

## II Discussion des arguments du maire de Villejuif.

Bien que la discussion paraisse désormais sans objet en ce qui concerne les limitations à la circulation des véhicules Crit' Air 5 après le 1<sup>er</sup> juillet 2019, les objections méritent d'être prises en compte dans votre rapport car elles concerneront automatiquement la mise en œuvre des limitations successives.

### 1°. Sur la forme

Les incidents ci-dessus ont révélé un vice fondamental de l'architecture des collectivités territoriales :

- C'est l'État qui risque d'être condamné par l'Union européenne, mais l'article L 1611-10 permet d'en répercuter l'amende éventuelle sur les collectivités locales sans qu'il soit précisé de clef, ni quant au montant ni quant aux collectivités concernées.
- C'est la Métropole qui adopte le plan Climat Air Énergie Métropolitain, compétence non-partagée. Mais c'est le maire qui doit en prendre les arrêtés d'application, sans avoir l'obligation de se conformer à la décision de la Métropole.
- Les conseils municipaux doivent être consultés sur les arrêtés des villes voisines en la matière, mais la décision pour la propre ville des élus relève du seul arbitraire de l'exécutif !

On imagine donc la masse de contentieux administratifs qui résulteraient de la situation, pas si improbable, où : la Cour de Luxembourg condamne la France, l'État fait jouer l'article L 1611-10 et renvoie l'amende vers la MGP, celle-ci exige de répercuter l'amende sur les

communes ayant refusé la mise en place de la ZFE, et les conseils municipaux refusent de voter la ligne budgétaire correspondante sous prétexte d'une faute (de service ? ou détachable ?) de leur maire...

Pour éviter cette situation chaotique, je conseille aux rapporteurs d'inclure une réserve du genre :

*Il convient que dans les plus brefs délais la législation soit réformée de façon à investir l'instance responsable de la qualité de l'air (en l'occurrence la métropole) des pouvoirs de décision correspondants, dans le respect des formes démocratiques, tant représentatives que participatives.*

## 2°) Sur le fond

- a) L'argument du maire de Villejuif revient à dire qu'un agent privé doit être indemnisé pour une décision publique prise en défense de la santé publique ou de la défense de l'environnement.

Cet argument implique que par exemple Monsanto doit être indemnisé, en cas d'interdiction du glyphosate, pour le manque à gagner en résultant. Cet argument n'est pas farfelu, c'est l'objet principal du lobbying des entreprises dans les accords de libre-échange négociés par l'Union européenne. Jusqu'ici il n'a pas prospéré en Europe, en particulier dans le domaine de la santé où les règles multiséculaires de protection phytosanitaire ont le pas sur celles de l'Organisation Mondiale du Commerce, du fait de leur présence historique. Il n'en est malheureusement pas de même dans le cas des lois et accords internationaux de défense de l'environnement.

Fort heureusement, la ZFE ne vise la lutte contre l'effet de serre qu'à titre secondaire, mais la défense de la santé à titre principal.

Toutefois on pourrait arguer que la décision du gouvernement, en 1999, de continuer à favoriser la généralisation du diesel, contre l'avis de son rapporteur en Conseil d'Analyse Économique, a valablement induit la population française, en particulier les ménages à revenus moyen-faibles, à s'équiper quasi exclusivement au diesel. Cet argument est valable, d'où la proposition du groupe EELV au Conseil de la MGP de compenser le plus largement possible l'abandon des véhicules Crit'Air 5.

Il est clair que la prorogation de ces mesures compensatrices pour les véhicules Crit 'Air 4 et 3 serait ruineuse pour les finances publiques et provoquerait même un effet d'aubaine sur le marché des diesels d'occasion. On peut considérer *a minima* que :

*L'extinction à terme de l'usage des véhicule diesel dans la métropole est censée être connue du public depuis la fin de 2018. L'achat de véhicule diesel, neuf ou d'occasion, après cette date n'a pas à être compensé.*

- b) Au-delà de la lettre du maire de Villejuif, des arguments sont avancés sur les réseaux sociaux contestant non le principe mais la classification des Crit'Air.

En l'état, celle-ci repose essentiellement sur l'âge du véhicule et son mode de propulsion. Or un véhicule diesel peut-être plus ou moins bien entretenu et plus ou moins puissant. Ces arguments sont valables, mais oublient qu'une loi doit être simple pour être appliquée. La puissance et la consommation du moteur pourraient être cependant prises compte assez facilement dans l'attribution des vignettes Crit'Air. Peut-être même la quantité effective d'émissions pourrait être examinée à l'occasion des contrôles techniques (nous parlons en effet de voitures déjà anciennes). Le rapport de la commission d'enquête pourrait se limiter à signaler :

*Il convient qu'au plus tôt les attributions de vignettes Crit'Air 4 et moins soient définies de façon plus réaliste.*

### **III La ZFE, ce n'est pas que le diesel des VL**

Au fond l'argument fondamental des Gilets Jaunes ne portait pas tant sur l'écotaxe (dont les variations sont, on l'a (re)vérifié très vite, négligeables par rapport à celles du prix du pétrole) que sur l'injustice sociale et territoriale : pourquoi taxer seulement les ménages qui ne peuvent pas faire autrement, alors que les avions... les navires... etc.

La limitation et l'interdiction d'usage des VL diesel gagneraient beaucoup en acceptabilité sociale à être couplées à des mesures plus « universelles », accompagnées d'une offre alternative de déplacements moins polluants comme ceux suggérés dans la première partie de cette contribution.

Par exemple :

- S'agissant de la circulation, le maire de Villejuif, en même temps qu'il cède sur la ZFE, rouvre à la circulation rapide une portion de la rue de Gentilly jusqu'ici en mode « partagé » avec les piétons. L'argument de cohérence vaut encore plus pour le Boulevard Périphérique et la partie urbaine de l'autoroute A6, qui devraient être mises aux normes de vitesse de circulation d'un boulevard urbain.
- Il n'y a pas que la circulation ! La population de notre secteur du Grand Orly Seine Bièvre est largement hostile à la reconstruction de l'incinérateur d'Ivry, alors que le tri à la source et la compostage le rendraient largement inutile.

Le rapport gagnerait à se conclure par des considérations du genre :

*Les étapes ultérieures de la mise en œuvre de la ZFE appellent à la mise en place de multiples alternatives plus « propres » aux déplacements motorisés individuels. Par ailleurs, d'autres formes de limitation de la circulation, prenant en compte les intérêts des piétons, poussettes, vélos, etc. doivent être généralisées. Enfin, d'autres sources d'émissions, en particulier industrielles, doivent être prises en compte dans le développement de la ZFE.*

Veillez agréer, Mesdames et Messieurs les rapporteurs, l'expression de ma considération distinguée.

Alain Lipietz.