



Paris, le 8 novembre 2018

Objet : Recommandations des associations environnementales pour le vote du 12 novembre sur la zone à faibles émissions francilienne et ses modalités de mise en œuvre.

Madame, Monsieur le Maire,

En raison de l'urgence sanitaire et climatique, mais également du bénéfice économique¹ que procure une politique de lutte efficace contre la pollution de l'air, et à la veille d'un vote déterminant au sein de la métropole du Grand Paris qui aura lieu le 12 novembre, nous vous faisons part aujourd'hui de nos recommandations sur le vote.

La pollution de l'air tue

Le rapport de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) publié la semaine dernière a rappelé l'urgence d'agir, la pollution de l'air tuant 600 000 enfants par an dans le monde. La France n'est pas épargnée puisqu'entre 75 et 98% des enfants respirent un air toxique (dont la qualité est inférieure aux normes de l'OMS, données pour 2016). Les chiffres de l'Agence européenne pour l'environnement publiés le 29 octobre sont tout aussi inquiétants : les concentrations de particules fines ont été responsables de 422 000 décès prématurés en Europe, dont 35 800 en France, en 2015. Les plus atteintes sont généralement les personnes les plus modestes en raison, notamment, de la proximité entre leur lieu d'habitation et les axes routiers.

Par ailleurs, les transports représentent la première source d'émissions de gaz à effet de serre, en raison de la prédominance du mode routier et de l'utilisation d'énergies fossiles (pétrole...). Dans ce contexte, il est nécessaire de rappeler que les nouveaux véhicules diesel et essence demeureront dépendants des énergies fossiles, contribuant ainsi fortement aux dérèglements climatiques, et restent très polluants, les émissions de NOx étant supérieures en conditions réelles de conduite. De plus, la problématique des particules secondaires (remise en suspension et liées à l'abrasion des freins et pneumatiques) n'est pas résolue avec les normes les plus récentes puisqu'elles ne sont même pas mesurées (Euro 6d RDE).

¹ Le Plan de déplacement (PDU) de la métropole de Grenoble a ainsi prévu la sortie du diesel, d'ici 2021 pour les bus et cars, 2025 pour les poids lourds et 2030 pour tous les véhicules. En se libérant du diesel, le Syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération grenobloise espère à terme une économie de 12 millions d'euros par an. Il compte aussi réduire de 30 % les émissions de gaz à effet de serre et de 60 % celles de dioxyde de carbone.

<https://www.placegrenet.fr/2018/07/16/a-grenoble-le-plan-de-deplacements-urbains-mise-sur-lexistant-et-le-ferroviaire-mais-fait-limpasse-sur-le-tram/200159>

En parallèle des efforts que nous attendons de l'Etat, les collectivités locales doivent donc agir efficacement sur la qualité de l'air et préparer la sortie des énergies fossiles, requise à la fois pour éradiquer la pollution de l'air et lutter contre les changements climatiques, conformément aux engagements pris avec la ratification de l'accord de Paris.

Vous avez le pouvoir d'agir contre la pollution de l'air

Suite à la décision du 12 juillet 2017 du Conseil d'Etat², un pacte d'engagement a été signé le 8 octobre 2018 entre l'Etat et les collectivités pour mettre en place des zones à faibles émissions d'ici fin 2020.

Ayant salué cette dynamique collective³, nous nous intéressons désormais à ses développements dans les territoires en lien avec les associations locales alors que l'implication des collectivités territoriales est déterminante. La France étant poursuivie devant la Cour de justice européenne pour non-respect de la directive européenne de 2008 sur la qualité de l'air, l'Etat pourrait répercuter le coût des amendes encourues sur les collectivités territoriales (Loi NOTRe). Or, les contribuables mériteraient que leurs impôts soient plutôt investis dans des solutions qui protègent leur santé.

Le projet de la Métropole du Grand Paris tel qu'il figure dans son plan climat se distingue de par son ambition : un périmètre élargi, l'inclusion des véhicules particuliers, une mise en œuvre dès 2019 et un calendrier de moyen terme, présageant l'interdiction de la circulation des véhicules roulant au diesel d'ici 2024 et à l'essence d'ici 2030. Sa mise en œuvre nous préoccupe donc directement.

Aujourd'hui, à l'échelle de Paris et de la petite couronne, 27% des établissements recevant du public sensible comme les crèches, écoles et hôpitaux (ERPs) sont exposés au dépassement de seuils pour le dioxyde d'azote (NO₂). Mettre en place une Zone à faibles émissions (ZFE) ambitieuse sur le périmètre limité par l'autoroute A86 pourrait diviser ce nombre par 8 (ce qui diminuerait à 1,5 % le taux des ERPs exposés)⁴.

De plus, un sondage publié la semaine dernière révèle que la majorité des Français (60,5%) soutient la mesure de zones à faibles émissions⁵.

En tant que maire d'une commune directement concernée, nous vous appelons à approuver la mise en œuvre de la zone à faibles émissions, selon un scénario ambitieux (visant l'interdiction à moyen terme des véhicules diesel puis essence -l'horizon préconisé par les Organisations non gouvernementales (ONG) étant 2025 dans les zones les plus polluées) et rapide (interdiction des Crit'air 4 et 5 dès 2019 si possible). L'acceptabilité et l'efficacité de la mesure étant directement liées aux solutions offertes en remplacement des véhicules polluants, nous continuerons notre travail de plaidoyer vis-à-vis des pouvoirs publics pour que soit menée, à tous les niveaux, une politique volontariste de développement des alternatives de transport et de mobilité plus écologiques pour le plus grand nombre⁶.

En effet, la mise en œuvre de la zone à très faibles émissions implique un développement renforcé et sans retard des projets de transports en commun, des aménagements cyclables sécurisés sur un périmètre régional, une intermodalité facilitée grâce notamment aux stationnements pour les vélos et

² Cette décision enjoint au Gouvernement Français de « prendre toutes les mesures nécessaires pour ramener les concentrations en dioxyde d'azote (NO₂) et en particules fines PM10 sous les valeurs limites » dans les zones où ont été observés des dépassements de seuils en 2015.

³ Communiqué de presse du Réseau Action Climat <https://reseauactionclimat.org/zones-faibles-emissions-premier-pas/>

⁴ Airparif <https://www.airparif.asso.fr/actualite/detail/id/223>

⁵ <https://www.transportenvironnement.org/press/two-thirds-eu-citizens-support-city-bans-tackle-air-pollution-%E2%80%93-poll>

⁶ Pour suivre les évolutions de la politique de transports nationale : <https://reseauactionclimat.org/transports-tableau-bord-climatique/>

les véhicules partagés à proximité des gares, des voies réservées pour favoriser le covoiturage, des aides ciblées pour aider les ménages et les professionnels touchés par la ZFE à changer de véhicule ou de moyen de transport. Sur ce point, la mise en place d'un guichet unique sur la mobilité est très importante pour diffuser ces informations avec justesse et pédagogie⁷.

A ce jour, environ 230 zones à faibles émissions interdisant la circulation de véhicules particuliers polluants existent en Europe. Ces expériences réussies témoignent de la capacité de ces mesures à concilier les intérêts sociaux-économiques et environnementaux.

En vous remerciant pour l'attention que vous porterez à nos préconisations, nous vous adressons nos salutations les plus sincères.

Philippe Quirion, Président, pour le Réseau Action Climat et ses associations membres

Olivier Blond, Président de Respire

Contact : lorelei.limousin@reseauactionclimat.org 07 70 31 09 19 responsable politiques transports au RAC-F. 47 avenue Pasteur 93100 Montreuil.

⁷ La publication du Réseau Action Climat « Les villes « Respire » de demain : repenser la mobilité face à l'urgence climatique et sanitaire », étayant ces solutions, est consultable en ligne. <https://reseauactionclimat.org/publications/repenser-mobilite-urgence-climatique-sanitaire/>