LE MAGAZINE DE LA VILLE D'ILLKIRCH-GRAFFENSTADEN

INFO GRAFF

#296

SPÉCIAL ZFE

RÉFÉRENDUM

sur l'interdiction de circulation des véhicules Crit'Air 2

LES RÉSULTATS DE LA CONSULTATION DU 31 MARS AU 30 AVRIL

CHIFFRES CLÉS

1 mois de consultation

2 300 contributions

84 % des répondants sont des Illkirchois

73 % des répondants utilisent leur véhicule quotidiennement

97 % des répondants possèdent un véhicule

46 % des répondants ont une vignette Crit'Air 2

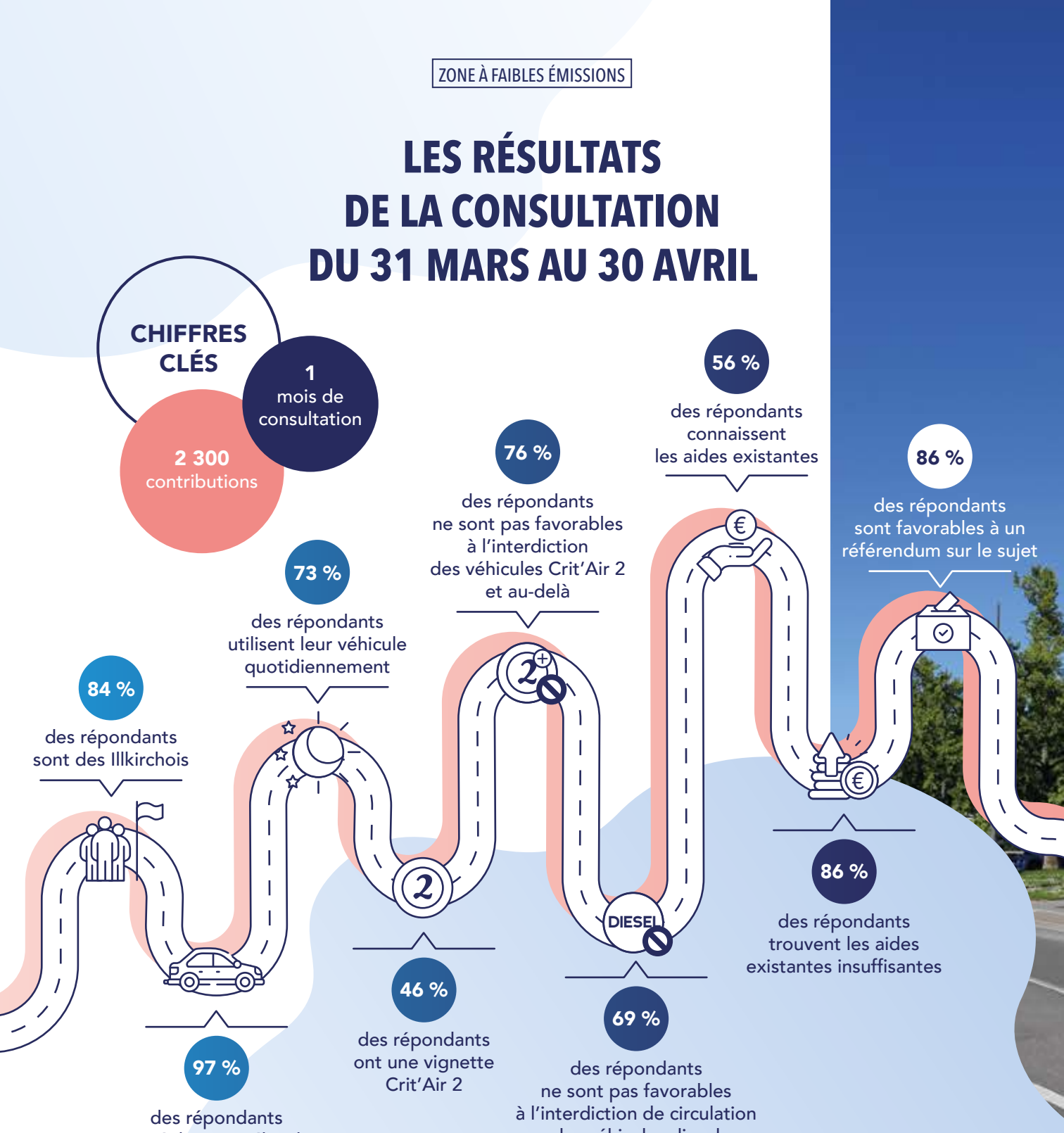
76 % des répondants ne sont pas favorables à l'interdiction des véhicules Crit'Air 2 et au-delà

69 % des répondants ne sont pas favorables à l'interdiction de circulation des véhicules diesel

56 % des répondants connaissent les aides existantes

86 % des répondants trouvent les aides existantes insuffisantes

86 % des répondants sont favorables à un référendum sur le sujet



Face à cette forte mobilisation et aux chiffres explicites, le Conseil Municipal réuni le 10 mai a voté la tenue d'un référendum **le 11 juillet 2021** au cours duquel les habitants d'Illkirch-Graffenstaden seront invités à se prononcer sur l'interdiction de circulation des véhicules Crit'Air 2.

EN PRÉAMBULE

Depuis plusieurs semaines, de nombreux articles sont parus, relatifs à la mise en œuvre prochaine de la Zone à Faibles Emissions (ZFE) sur les 33 communes qui composent le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg (EMS).

Un document complet a, par ailleurs, été récemment distribué par l'EMS dans toutes les boîtes aux lettres. Chacune et chacun est désormais bien informé(e) sur les thématiques suivantes : qualité de l'air, objectifs de la ZFE, classification des vignettes Crit'Air, calendrier proposé par l'EMS, transports alternatifs, aides financières existantes, etc.

Le calendrier proposé par l'EMS sera prochainement soumis au vote des maires des 33 communes.
Il est identique pour Strasbourg et les 32 autres communes de l'Eurométropole.
Il a pour conséquence le remplacement de ¾ des véhicules actuellement en circulation.

Certes la *Loi d'Orientation des Mobilités* et la loi *Climat et résilience*, dont le projet a récemment été voté, imposent la mise en place des ZFE, mais elles n'exigent nullement l'interdiction de circuler des véhicules Crit'Air 2 et diesel.

L'accélération de l'application de cette mesure a un impact social et économique non négligeable : de nombreux ménages vont se retrouver en difficulté pour changer un véhicule parfois récemment acquis, et bien souvent indispensable pour se rendre au travail.

L'avis des usagers doit être pris en compte.

Il a fait l'objet d'une enquête lancée au mois d'avril (voir ci-contre). Compte tenu des résultats obtenus, **un référendum est organisé le 11 juillet à Illkirch-Graffenstaden : il permettra à chaque habitant de se prononcer sur l'interdiction de circulation des véhicules Crit'Air 2 (essence et diesel) sur leur commune.**

Ce numéro spécial d'Infograff rappelle le contexte législatif de la ZFE. Il donne surtout la parole aux habitants et aux différents groupes politiques du conseil municipal de notre ville. Des regards croisés à partager avec l'ensemble des habitants.

SOMMAIRE

2 LES RÉSULTATS DE LA CONSULTATION
3 EN PRÉAMBULE
4 LE CONTEXTE
5 ENJEUX ET ÉCHÉANCES
6/7 LA PAROLE AUX HABITANTS
8/11 LA PAROLE AUX ÉLUS
12 LES OBJECTIFS DU RÉFÉRENDUM

INFOGRAFF
N° 296 -
SPÉCIAL ZONE
À FAIBLES ÉMISSIONS
Directeur de la Publication : Thibaud Philipps
Rédaction : Alice Merck
Photos : Eric Meyer

© Ville d'Illkirch-Graffenstaden

Contact : 03 88 66 80 00
Courriel : contact@illkirch.eu
Site : www.illkirch.eu
Réalisation : Lucie Jehl
Impression : Gyss Impression
Tirage : 15 000 exemplaires
Diffusion : Impact Média Pub
Dépot légal 06/2021
ISSN 0998-0989

LE CONTEXTE

DE QUOI S'AGIT-IL ?

La Zone à Faibles Émissions (ZFE) est un outil réglementaire permettant de lutter contre la pollution du trafic routier responsable de 57 % des émissions d'oxydes d'azote et d'une part significative des émissions directes de particules fines.

Malgré les efforts réalisés pour améliorer la qualité de l'air, **les concentrations de plusieurs polluants de l'air dépassent régulièrement les seuils réglementaires** en plusieurs points du territoire français, notamment dans les grandes villes.

Après sa condamnation par le Conseil d'État, la France se doit d'avancer dans sa lutte contre la pollution de l'air pour se conformer rapidement aux seuils réglementaires.

QUE DIT LE LÉGISLATEUR ?

Depuis la promulgation de la loi relative à la Transition Énergétique pour la Croissance Verte, les communes disposent de **leviers pour lutter contre la pollution émise par le trafic routier.**

La **Zone à Faibles Émissions** (ZFE), anciennement Zone à Circulation Restreinte (ZCR), est un de ces leviers.

Par application de l'article L.2213-4-1 du Code Général des Collectivités Territoriales, les collectivités peuvent mettre en œuvre une ou plusieurs ZFE sur tout ou partie de leur territoire. Ces zones prévoient la circulation restreinte pour les véhicules les plus polluants.

Lors de pics de pollution, des restrictions de circulation peuvent être mises en place : modération de la circulation, réduction des vitesses, circulation différenciée.

Les véhicules doivent pouvoir être identifiés au sein de ces zones, par leur certificat qualité de l'air, dénommé **vignette Crit'Air**, désignant leur classe « environnementale ».

La **Loi d'Orientation des Mobilités** du 24 décembre 2019 et le **projet de loi Climat et résilience** adopté en première lecture le 4 mai dernier complètent le dispositif, **sans pour autant prévoir l'interdiction des véhicules Crit'Air 2.**

En application du décret de septembre 2020 donnant lieu à une obligation d'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité, dix zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) sont déjà, ou vont être instaurées cette année dans les métropoles ne respectant pas de manière régulière les valeurs limites de qualité de l'air comme **Strasbourg**. Par ailleurs, dans le cadre de la loi Convention Citoyenne pour le Climat, l'État étendra le dispositif des zones à faibles émissions dans les agglomérations de plus de 150 000 habitants d'ici 2025, soit 35 nouveaux territoires.

Sources : Ministère de la Transition Ecologique, Actu Environnement.com, Cerema

LA QUALITÉ DE L'AIR

La pollution de l'air est un mélange complexe, en évolution constante, de polluants qui peuvent être chimiques (comme le dioxyde de soufre), physiques (comme les particules fines) ou encore biologiques tels que les pollens et les moisissures.

ATMO Grand Est, organisme agréé par l'Etat, surveille chaque jour la qualité de l'atmosphère grâce à un réseau de mesure déployé sur l'ensemble du territoire régional. Illkirch-Graffenstaden ne possède pas de station de mesure de la qualité de l'air. Néanmoins nous disposons des chiffres de stations proches (Strasbourg et Geispolsheim). Ces cartes permettent de visualiser un indice global calculé en fonction des concentrations de quatre polluants : dioxyde d'azote, particules de type PM10, ozone et dioxyde de soufre. En savoir plus : www.atmo-grandest.eu.

Ces polluants proviennent en minorité de phénomènes d'origine naturelle et en majorité d'activités humaines dont la circulation automobile.

ENJEUX ET ÉCHÉANCES

DONNER À CHACUN LE TEMPS DE S'INSCRIRE DANS LA ZFE

L'objectif de la mise en œuvre de la Zone à Faibles Emissions est de préserver la santé des habitants en limitant la circulation des véhicules les plus polluants. Mieux respirer, protéger la santé des habitants, lutter contre le réchauffement climatique, sont des objectifs auxquels on ne peut qu'adhérer.

Toutefois, **les nouvelles échéances du calendrier unique vont contraindre de nombreux ménages à changer de véhicules plus tôt que prévu.**

En effet, en date du 27 septembre 2019, le Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg avait adopté un calendrier d'application d'interdiction des véhicules diesel différencié entre Strasbourg et les autres communes du territoire. **Le nouveau calendrier, identique pour tout le territoire, annonce l'interdiction des véhicules Crit'Air2 deux ans plus tôt que ce qui avait été prévu initialement.** Pourtant, rien dans les textes officiels n'oblige la Métropole à étendre l'interdiction de circulation à cette catégorie de véhicules. Ces changements ne sont pas sans conséquence sur le budget des ménages.

Malgré les aides financières existantes (bonus écologique, prime à la conversion), la prime EMS en cours d'études, les transports en commun ou la qualité du réseau cyclable, **de nombreux ménages devront débourser des sommes importantes pour changer de véhicule** afin de pouvoir circuler en respectant le nouveau calendrier d'application de la ZFE.

Calendrier de mise en œuvre de la ZFE sur le territoire de l'EMS :

1er janvier 2023
Interdiction définitive de circuler des véhicules Crit'Air 5 ou non classé

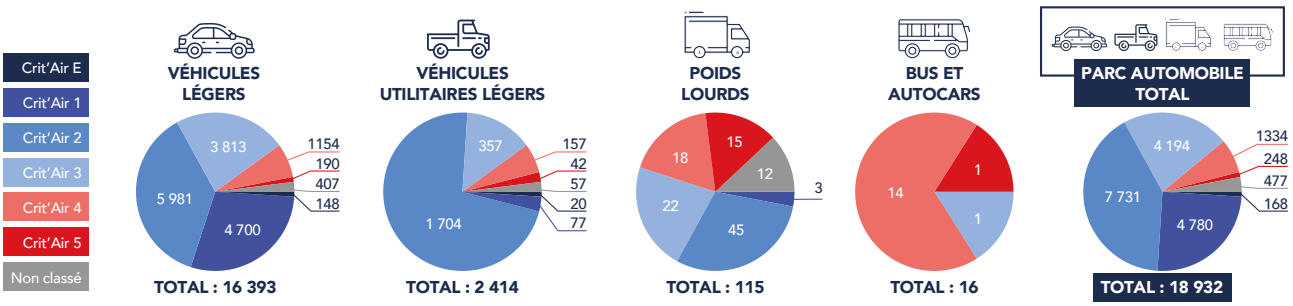
1er janvier 2025
Interdiction définitive de circuler des véhicules Crit'Air 4

1er janvier 2027
Interdiction définitive de circuler des véhicules Crit'Air 3

1er janvier 2028
Interdiction définitive de circuler des véhicules Crit'Air 2 (tous les véhicules qui ne sont pas Crit'Air 1, tous les véhicules diesel.)

VIE QUOTIDIENNE

Parc automobile d'Illkirch-Graffenstaden :



Source : SDES, 2020

Les véhicules Crit'Air 2 représentent 36,5 % du parc des véhicules légers des Illkirchois, et 29 % des véhicules municipaux. **La Ville sera en mesure de respecter le calendrier de la ZFE, mais qu'en est-il des 12 000 ménages que compte Illkirch-Graffenstaden ?**

Selon les dernières statistiques de l'INSEE :

63,8 %

des Illkirchois qui travaillent utilisent un véhicule pour se rendre au travail, 6,9 % se déplacent à bicyclette, 7 % à pied et 18 % en transports en commun.

72,8 %

des Illkirchois qui ont un emploi sont des professions intermédiaires, employés, ouvriers, artisans/commerçants/chefs d'entreprise ou agriculteurs (contre 27,2 % de cadres).

Cela signifie que le **remplacement d'un véhicule pourrait avoir de lourdes conséquences financières parmi la majorité des Illkirchois** se déplaçant en voiture. Les mêmes difficultés se poseraient aux personnes à la recherche d'un emploi. D'où le lancement de l'enquête au mois d'avril (voir page 2).

LA PAROLE AUX HABITA

« Tout ne peut pas se faire en tram ou à pied »

Je lis avec attention tous les articles concernant la ZFE qui paraissent dans la presse. J'ai la chance de pouvoir profiter du tram et de pouvoir faire certains déplacements à pied.

Néanmoins, tout ne peut pas se faire en tram et à pied… Ainsi j'utilise ma voiture chaque semaine pour faire mes courses, pour garder ma petite fille à Vendenheim ou pour m'éloigner dans le cadre de promenades.

D'ici six ans et demi, je n'aurai plus le droit d'utiliser mon véhicule Crit'Air 2, une C3 datant de 2009 qui n'a pourtant que 70 000 km (je parcours environ 6 000 km par an en voiture). **Je réfléchis déjà à une solution de remplacement, à faire des économies car cela aura un coût important.**

Il y a beaucoup de domaines dans lesquels on peut agir pour préserver notre environnement, lutter contre la pollution et le réchauffement climatique, sans que cela impacte la liberté des individus. Quelle est la part de la pollution des transports des particuliers comparée à celle des camions ou à la pollution industrielle ? Les plus gros pollueurs seront-ils eux aussi mis à contribution ? En matière environnementale, qu'en est-il du devenir des batteries des véhicules électriques qu'on nous encourage à privilégier ?

Je m'interroge sur tout cela et me demande comment feront les personnes qui n'auront pas les moyens de remplacer leur véhicule et qui l'utilisent pour aller travailler.

Fabienne Pauly,
retraitée

« Ce sont nos modes de vie qui sont totalement à revoir »

On ne résoudra pas les problèmes de la pollution de l'air avec la mise en œuvre de la ZFE et l'interdiction de rouler aux véhicules les plus polluants.

La classification Crit'Air est contestable, il faut aussi prendre en compte la cylindrée et la puissance des moteurs.

Le problème de la qualité de l'air doit être traité au niveau européen, voire mondial, sinon cela ne sert pas à grand-chose… Sous des prétextes environnementaux, c'est la spirale destructrice de la croissance économique qu'on cherche à encourager alors que ce sont nos modes de vie qui sont totalement à revoir.
La généralisation du covoiturage, du télétravail, de la location ou du partage des véhicules augmenteraient considérablement la qualité de l'air, bien plus que les interdictions de circuler locales, ridicules et pénalisantes.

Nous avons économisé pour acquérir un véhicule diesel neuf de 8 places en 2017. Nous en avons besoin pour aller voir notre famille en Allemagne et en Grèce, pour véhiculer les jeunes lors de rencontres sportives etc. Avec la ZFE, on risque de ne même plus réussir à le revendre (Crit'Air 2). Il va falloir une nouvelle fois dépenser beaucoup pour acquérir un autre véhicule, ce qui va vraiment poser problème.

Catherine Schlepp, assistante maternelle
Christophe Schlepp, électrotechnicien

« La ZFE ne doit pas se faire en marche forcée »

La ZFE est une bonne initiative mais sa mise en œuvre est précipitée. Lutter contre la pollution est un objectif louable, si l'on se donne le temps et les moyens.

A mon sens le réseau de transports en commun n'est pas encore assez étoffé sur l'Eurométropole de Strasbourg et pourtant c'est un renouvellement de la grande majorité de la flotte automobile qui est imposé à des personnes dont la plupart utilise leur véhicule pour travailler, ou pire, dont c'est l'outil de travail !

Hier, on nous encourage à rouler au diesel, aujourd'hui il est banni…

La priorité est désormais donnée aux véhicules électriques ou hybrides alors que les véhicules électriques ne sont pas « propres » (batterie) et que nous n'en sommes encore qu'aux prémices d'autres alternatives possibles de carburant comme l'hydrogène ou le solaire. Faudra-t-il une nouvelle fois changer de véhicule ? **Toutes les possibilités devraient être étudiées avant d'imposer de tels changements et dépenses.**

Je trouve qu'il y a un réel manque de cohérence. Je compte participer au référendum du 11 juillet : c'est une bonne chose de permettre aux habitants de s'exprimer.

Guillaume Sorg,
chef d'entreprise

NTS, REGARDS CROISÉS

« Lutter contre la pollution automobile en créant des conditions idéales de déplacement à bicyclette »

Agir pour une meilleure qualité de l'air tout en luttant contre le réchauffement climatique, nous y sommes bien entendu favorables.

Rien n'a été fait pendant des années, on peut donc comprendre le coup d'accélérateur qui est donné. Néanmoins, et afin de ne pas pratiquer une écologie punitive, **il ne faut pas précipiter les choses car il n'est pas toujours possible de se passer d'un véhicule** : son remplacement représente un coût élevé et peut poser problème.

Encourager davantage la pratique, tellement plus économique, du vélo, serait un bon moyen de lutter contre la pollution automobile : en supprimant la dangerosité de certains secteurs (croisements), en prévoyant des emplacements de stationnement pour les vélos cargo, en créant un maillage d'axes directs de transit sur tout le territoire.

Préserver des espaces verts en ville au lieu de bétonner serait également une solution pour lutter contre le réchauffement climatique.

Enfin, la qualité de l'air serait bien meilleure s'il y avait moins de zones commerciales denses, avec des véhicules à l'arrêt, moteurs allumés, comme à la Vigie les samedis.

Jean Baumer,
responsable de stock et approvisionnement
Hélène Baumer,
professeur de piano

« Le renouvellement des ¾ du parc automobile est-il justifié ? »

Je me pose beaucoup de questions sur l'attribution des vignettes Crit'Air, sensées déterminer le degré de pollution des véhicules et sur laquelle repose la ZFE.

En effet, les petites citadines, même anciennes, polluent bien moins que les puissantes et lourdes berlines neuves, pourtant dotées de vignette Crit'Air 1 !

De nombreux automobilistes seront ainsi obligés de se séparer de véhicules qui n'ont pas forcément beaucoup de km au compteur et qui pourraient encore rouler quelques années : où est l'écologie dans toutes ces voitures mises au rebut à cause de leur âge ?

Nous sommes très souvent interrogés par les clients, notamment ceux qui ont acheté un véhicule diesel récemment. Un véhicule diesel consomme moins de carburant, ce qui est plutôt positif…

Le véhicule électrique n'a pas une empreinte carbone neutre (fabrication et recyclage de la batterie). Préserver la qualité de l'air, cela est important, mais il y a de réelles incohérences.

On a le sentiment qu'il faut absolument acheter du neuf : toutes les aides existantes vont en ce sens. Produire, vendre, jeter prématurément… Il n'y a pas de logique et cela n'est pas juste car le neuf n'est pas accessible à toutes les bourses.

Richard Gruber,
carrossier-garagiste

« Les véhicules électriques ou hybrides sont hors de prix »

L'écologie c'est important, mais je trouve l'interdiction faite aux véhicules Crit'Air 2 et 3 trop brutale.

Il faudrait d'abord développer de nouvelles formules et aides en matière de transports en commun : prendre le tram en famille à 4, cela n'est pas très économique, et pour profiter du tarif « parking relais », il faut venir prendre le tram… en voiture !

J'ai un véhicule Crit'Air 2 et mon compagnon un véhicule Crit'Air 3. Nous les entretenons et nous comptions les garder longtemps.

Nous avons engagé d'autres dépenses (travaux) et **nous appréhendons les interdictions qui sont annoncées.**

On a beau avoir la volonté d'œuvrer en faveur de l'environnement, il faut que le budget suive or les véhicules hybrides ou électriques sont hors de prix malgré les aides existantes.

J'ai besoin de ma voiture pour travailler ; les transports en commun ne me conviennent pas pour des raisons d'horaires (inadaptés par rapport à mon travail), mais également de sécurité. J'utilise aussi la voiture pour les courses, pour véhiculer ma maman qui est âgée.

Aurélie Leconte,
laborantine en agro-alimentaire

LA PAROLE AUX ÉLUS

Les tribunes sont rédigées sous la seule responsabilité des groupes politiques. Elles n'engagent en rien la municipalité.

GROUPE « ILLKIRCH-GRAFFENSTADEN, C'EST MA NATURE ! »

Un Infograff spécial ZFEm vous est distribué en ce début du mois de juillet

Début juin, l'équipe de communication du maire a sollicité l'ensemble des groupes politiques afin de lui rédiger pour le 15 juin un avis sur la ZFE **tout cela sans que nous ayons connaissance du contenu de cette édition spéciale.**

C'est du mépris pur et simple.

C'est le symbole même de l'absence de volonté de concertation de la municipalité.

L'Eurométropole a quant à elle procédé du 10 mai au 25 juin à une grande concertation sur cette même ZFEm (Zone à Faible Emission mobilité) afin de trouver une solution claire et commune à l'ensemble des 33 villes qui la composent.

Nous voulons saluer cet exercice de démocratie participative entrepris au seul échelon crédible sur cette question, l'Eurométropole.

En effet, c'est l'Eurométropole qui est contrainte par la loi de mettre en place cette ZFEm. C'est donc bien à son niveau que les débats doivent avoir lieu et qu'une solution doit être trouvée.

Nous avons exprimé clairement notre position sur le site de l'Eurométropole afin de contribuer à une solution globale et dans l'intérêt de tous les propriétaires d'un véhicule automobile concerné.

Le 8 juillet, le Conseil de l'Eurométropole se réunira pour fixer le calendrier de déploiement des restrictions de circulation sur le territoire.

Le 11 juillet, 3 jours après cette prise de décision vous êtes invité à voter dans le cadre d'un référendum sur une toute petite partie de ce calendrier. La décision aura déjà été prise.

Ce référendum s'avère donc totalement inutile et montre combien la politique est un jeu pour l'équipe dirigeante.

Claude Froehly, Séverine Magdelaine, Bénédicte Leleu, Arnaud Deschamps, Martine Castellon, Emmanuel Bachmann

LA PAROLE AUX ÉLUS

Les tribunes sont rédigées sous la seule responsabilité des groupes politiques. Elles n'engagent en rien la municipalité.

GROUPE « CULTIVONS NOTRE VILLE »

La loi d'orientation des mobilités rend obligatoire la mise en place de Zone à Faibles Emissions dans toutes les métropoles lorsque les normes de qualité de l'air ne sont pas respectées de manière régulière et c'est le cas de notre agglomération.

Chaque métropole a une obligation de résultat et le choix des moyens.

La loi Climat et Résilience prévoit que l'État impose un calendrier obligatoire pour les territoires qui seront toujours en dépassement en 2023, dans 2 ans.

Les élus et les colistiers de Cultivons Notre Ville sont évidemment favorable à la mise en œuvre d'une ZFE.

Un dossier très récent de l'Eurométropole nous informe que « **l'écart par rapport à ce seuil est désormais très faible** ». Nous en prenons acte.

Le calendrier initialement voté en 2019 par l'EMS était l'interdiction de tous les véhicules sans Crit'air en 2021, Crit'air 5 en 2022 et, pour les autres véhicules Crit'air 4 à Crit'air 2, au plus tard en 2030.

L'état menace les métropoles récalcitrantes d'interdire la circulation des **Crit'Air 5 en 2023,** des **Crit'Air 4 en 2024** et des **Crit'Air 3 en 2025**. Comme vous le constatez, **les véhicules Crit'air 2 ne sont pas concernés.**

La nouvelle majorité de l'EMS a proposé dans un premier temps un calendrier accéléré incluant également **les Crit'air 2**. Elle a ensuite amendé son projet.

Les véhicules en Crit'air 2, ce ne sont pas que les véhicules diesel mais aussi des véhicules essence et même des véhicules hybrides immatriculés avant le 1er janvier 2011.

Sans nier que l'enjeu de santé publique est bien réel, pourquoi L'EMS veut-elle aller plus loin et plus vite ?

Comment, en outre, adhérer à une accélération du calendrier alors qu'un de ses documents précise que l'écart est désormais très faible avec le seuil à atteindre ?

Est-ce que l'objectif peut être atteint avec l'interdiction d'ici 2024 des véhicules Crit'air 3 à 5 ?

En tout cas, interdire prématurément le Crit'air 2, ce serait faire plus que ce dont l'Etat nous menace !

Cesser de renvoyer toujours les questions écologiques et de santé publique à plus tard est impératif.

Trouver une solution durable et pérenne pour permettre des mobilités respectueuses de l'environnement et de la santé des populations, appelle une recherche de solution qui garantisse aux plus fragiles l'accès aux emplois, aux formations, aux loisirs. **Voilà notre responsabilité.**

Ne pas ignorer les conséquences sociales et économiques qui frappent toujours d'abord les plus fragiles est notre responsabilité.

Avec l'interdiction des Crit'air 3, 4 et 5, les plus fragiles seront de toute façon les premiers pénalisés. Ouvriers, retraités ou jeunes, ils possèdent l'essentiel des véhicules Crit'air 4 et 5.

A l'issue incertaine d'une crise sanitaire sans précédent, nos concitoyens sont éprouvés, fatigués et nombreux sont dans une précarité plus grave encore.

Pour que nous puissions réussir collectivement, il faut cesser d'engendrer de la colère par des décisions extrêmes et limiter le nombre d'habitants qui vont devoir assumer financièrement le manque d'anticipation de la politique écologique de nos élus.

De plus, comment faire accepter à une personne qui a bénéficié d'un bonus écologique lors de l'achat de son véhicule que celui-ci sera interdit de circuler dans l'Eurométropole car il pollue trop?

Il est préférable de se focaliser en priorité sur les véhicules Crit'air 5, 4 et 3 afin de limiter le nombre de véhicules concernés et par conséquent pouvoir aider davantage les personnes à faibles revenus à renouveler leurs véhicules.

Pascale GENDRAULT, Thomas LEVY, Barbara RIMLINGER.
cultivonsnotreville@orange.fr

Les tribunes sont rédigées sous la seule responsabilité des groupes politiques. Elles n'engagent en rien la municipalité.

GROUPE « ENSEMBLE, UNE DYNAMIQUE POUR ILLKIRCH-GRAFFENSTADEN »

ZFE et santé : urgent d'agir

La France a été condamnée en octobre 2019, par la Cour de Justice de l'Union Européenne pour des **dépassements réguliers des seuils limites de la pollution de l'air** : 12 agglomérations dont l'Eurométropole de Strasbourg (EMS) sont concernées. Il est établi que le trafic routier est l'un des principaux responsables de cette pollution nuisible pour la santé. Ce trafic est également une des premières sources d'émission de gaz à effets de serre, participant au changement climatique.

La loi d'orientation des mobilités a rendu obligatoire la mise en œuvre d'une Zone à Faible Emission mobilité (ZFEm) dans les territoires en dépassements réguliers des seuils européens de polluants atmosphériques, dont les oxydes d'azote (NOx). L'objectif est d'améliorer la qualité de l'air et de garantir aux habitants un air qui ne nuise pas à leur santé. L'EMS a donc adopté, comme 200 villes européennes, le principe de limiter de manière permanente et dans un périmètre défini (ZFEm), la circulation des véhicules les plus polluants sur la base des vignettes Crit'Air.

Il semble nécessaire de rappeler que si l'EMS est concernée, c'est bien parce que les seuils de pollution sont régulièrement dépassés. L'objectif de la ZFE n'est pas de promouvoir ou d'interdire certains véhicules mais **d'abaisser les seuils de pollution à des niveaux acceptables et compatibles avec une bonne santé.**

En effet, cette pollution génère des risques à court terme avec des symptômes irritatifs au niveau des yeux, du nez et de la gorge mais également l'aggravation des pathologies respiratoires chroniques (asthme, bronchite…) ou cardiovasculaire (infarctus du myocarde).

Cette pollution génère également des risques à long terme : une exposition sur plusieurs années à la pollution atmosphérique peut induire des effets sanitaires bien plus importants avec le développement de maladies cardiovasculaires, de maladies respiratoires et du cancer du poumon.
Des études menées depuis 1997 en France et dans d'autres pays ont conclu à une augmentation, d'une part, de la mortalité et des hospitalisations pour causes cardiovasculaires, attribuables aux particules fines (PM10 et PM2.5), et, d'autre part, de la mortalité et des hospitalisations pour causes respiratoires, attribuable à l'ozone (O3) et au dioxyde d'azote (NO2) en été.

N'oublions pas que dans notre pays ce sont plus de 48 000 personnes qui décèdent chaque année de la pollution de l'air, soit 9% de la mortalité en France. On estime également jusqu'à 27 mois l'espérance de vie perdue pour une personne de 30 ans dans les zones les plus exposées.

Nous avons un moyen d'agir, selon l'OMS la diminution des niveaux des PM10 pourrait entraîner la diminution de la mortalité jusqu'à 15% par an dans les villes polluées.

L'instauration de la ZFE est-elle trop rapide ?
Les Lignes directrices pour la qualité de l'air global de l'OMS pour l'Europe pour le contrôle de la pollution de l'air et l'amélioration de la santé publique, ont été publiées pour la première fois il y a 34 ans en 1987 !

Bien sûr il est difficile d'adhérer à des changements imposés mais ceux-ci ne sont pas moins nécessaires. Il est évident que le remplacement d'un véhicule représente un effort financier important. Mais des aides existent pour l'acquisition d'un véhicule propre, notamment depuis le 17 mars dernier, dans le cadre de France Relance, un microcrédit véhicules propres garanti par l'État, cumulable avec les dispositifs de bonus écologique et de prime à la conversion.

La création d'un guichet unique en Mairie pourrait accompagner efficacement les Illkirchois.es pour ces différentes démarches.

Il n'y a plus de temps à perdre. Il s'agit de votre santé

Rémy BEAUJEUX
Ensemble, une Dynamique pour Illkirch-Graffenstaden

LA PAROLE AUX ÉLUS

Les tribunes sont rédigées sous la seule responsabilité des groupes politiques. Elles n'engagent en rien la municipalité.

GROUPE « AVEC THIBAUD PHILIPPS, RÉINVENTEZ ILLKIRCH-GRAFFENSTADEN »

Laissez-nous respirer !

Après la crise des gilets jaunes puis trois confinements successifs dus à la COVID, aujourd'hui, dans une totale confusion, l'exécutif de l'Eurométropole de Strasbourg veut nous imposer une mesure injuste et absurde : nous interdire de circuler en véhicule diesel dès 2028 voire 2025.

Trop c'est trop, nous devons réagir et apporter de la clarté dans ce débat.
Si la Loi d'Orientation Mobilités du 24 décembre 2019 et la Loi Climat en préparation exigent la mise en place d'une Zone à Faibles Émissions (ZFE) sur le territoire Eurométropolitain, elles n'imposent aucun calendrier de sortie du diesel et des véhicules Crit'Air 2.

Alors que nous attendons de l'exécutif de l'Eurométropole un discours de vérité, de la lucidité et du courage, nous ne pouvons que constater de la confusion dans leurs actions.
Nous sommes évidemment favorables à la mise en place d'une ZFE car l'amélioration de la qualité de l'air fait partie de nos priorités. Mais cette nécessité ne doit pas nous conduire à laisser sur le bord du chemin nos concitoyens les plus modestes.

Certes on nous promet des aides à l'achat d'un véhicule « propre », mais là encore que de confusions dans les propositions faites. Et surtout, on s'aperçoit au final que les familles les plus modestes et même aux revenus médians ne pourront pas changer de véhicule. Il est temps de sortir du dogmatisme de l'exécutif de l'Eurométropole et de sa vision punitive de l'écologie. Pourquoi nous culpabiliser en permanence ?

Il lui est encore temps de revoir sa copie en permettant aux possesseurs de véhicules Crit'Air 2 de circuler dans la ZFE eurométropolitaine. **La question écologique est une constante pour notre majorité municipale, car nous pensons que l'écologie doit être pragmatique, réaliste et volontaire, mais pas au-dessus du débat démocratique.**

Pour notre majorité municipale, une écologie pragmatique est une écologie co-construite dans la clarté en non avec des décisions incohérentes prises par l'exécutif de l'EMS.

Une écologie pragmatique, c'est repenser notre habitat, c'est stopper la bétonisation.
Une écologie pragmatique, c'est aussi avoir le courage de dire non à un promoteur sauvage, et de refuser les permis de construire quand il faut. C'est également la sanctuarisation ou la végétalisation d'ilots de fraîcheur, c'est éduquer dès les plus jeunes âges nos enfants aux éco-gestes.

Une écologie dogmatique, c'est forcer, sans concertation préalable, sans accompagnement sérieux, les 3/4 d'automobilistes à changer de véhicule.
Une écologie dogmatique, c'est encore une fois stigmatiser les automobilistes sans tenir compte des réalités économiques et territoriales.

Pour beaucoup d'entre nous, notre voiture c'est notre emploi.

Laissez-nous respirer !

Dimanche 11 juillet, le référendum sera scruté par les habitants de l'Eurométropole.
Ce n'est pas l'hémicycle de l'Eurométropole qui acte l'interdiction des véhicules Crit'Air 2. C'est vous !

Dimanche 11 juillet, vous avez la voix qui peut ouvrir une autre voie pour les habitants.

Dimanche 11 juillet, nous comptons sur votre mobilisation.

Thibaud Philipps, Lamjad Saidani, Sylvie Seigneur, Serge Scheuer, Elisabeth Dreyfus, Ahmed Koujil, Isabelle Herr, Yvon Richard, Philippe Haas, Lisa Galler, Marie Combet-Zill, Valérie Heim, Hervé Fruh, Jean-Louis Kircher, Luc Pfister, Catherine Bonn-Meyer, André Steinhart, Cédric Herbeault, Sandra Didelot, Fabrice Kiehl, Stéphanie Claus, Antoine Fridli et Dominique Massé Griess, Marie Rinkel

LES OBJECTIFS DU RÉFÉRENDUM

DIM. 11 JUILLET

POURQUOI ?

La circulation des véhicules sur le ban communal relève des attributions du Maire.

Chaque commune membre de l'Eurométropole de Strasbourg sera appelée à valider le nouveau calendrier lors d'un vote. Le Maire Thibaud Philipps tient à prendre en compte les souhaits des habitants d'Illkirch-Graffenstaden. Il s'y est engagé en début de mandat, en appliquant le principe de la démocratie active et en prenant en compte les résultats de l'enquête déjà menée (voir p.2).

Compte tenu de l'impact socio-économique de l'interdiction des véhicules « Crit'Air 2 » proposée par l'Eurométropole de Strasbourg dans son nouveau calendrier unique, des résultats de l'enquête réalisée au mois d'avril auprès des Illkirchois et de la volonté de la Ville de les associer à cette décision pour son application sur le ban communal, un référendum est organisé le 11 juillet 2021.

Le référendum local permet aux électeurs d'une collectivité territoriale, sous certaines conditions, de décider par leur vote, de la mise en œuvre ou non d'un projet concernant une affaire locale. Le référendum est ouvert à toutes les collectivités territoriales depuis la révision constitutionnelle du 28 mars 2003.

Un projet soumis à référendum local est adopté si au moins la moitié des électeurs inscrits a pris part au scrutin et s'il réunit la majorité des suffrages exprimés. Si cette dernière condition est remplie, le référendum vaut décision que la collectivité locale organisatrice doit juridiquement appliquer.

Dans le cas contraire, le référendum a la portée d'un avis consultatif.

EXPRIMEZ-VOUS !

La question à laquelle vous serez invité(e) à répondre sera :

La mise en œuvre d'une ZFEm (Zone à Faibles Emissions Mobilité) sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg prévoit l'interdiction de circulation des véhicules Crit'Air 2 (essence et diesel). Etes-vous favorable à cette interdiction sur la commune d'Illkirch-Graffenstaden ?

COMMENT ?

Vous êtes inscrit(e) sur les listes électorales ?
Rendez-vous dans votre bureau de vote habituel, le dimanche 11 juillet de 8h à 18h.