

N°	CIVILITÉ	THÈME	
1	<p>Madame Anne DEGREY</p>	<p>Circulation, mobilité, pollution</p>	<p>QUESTION</p>
			<p>Bonjour, Je me questionne sur la zone à faibles émissions pour la pollution en ville. Comment cela va-t-il fonctionner svp ? Cela pose des questions écologiques (un gros SUV neuf serait-il vraiment moins polluant qu'une vieille twingo ?) mais aussi sociales (sur les possibilités de chacun de renouveler son véhicule). Pourriez-vous alors préciser ce qui est prévu svp ? merci</p>
			<p>RÉPONSE</p>
			<p>Les zones à faibles émissions (ZFE) sont définies par la loi d'orientation de mobilité de 2019 et précisées par la loi climat et résilience de 2021. D'ici le 1^{er} janvier 2025, elles doivent être mise en place dans les aires urbaines de plus de 150 000 habitants. Ces dispositifs sont mis en place pour réduire la pollution de l'air, néfaste à la santé, et pour diminuer les émissions de gaz à effet de serre, qui contribuent au changement climatique. Au niveau national, on évalue à plus de 40 000 le nombre de décès prématurés dus à la pollution de l'air. L'Etat a déjà été plusieurs fois condamné en justice pour son inaction dans la lutte contre la pollution de l'air.</p> <p>L'aire urbaine de Chambéry est donc concernée par l'obligation de mise en place d'une zone à faibles émissions. Le territoire de l'aire urbaine de Chambéry a la particularité de concerner 3 intercommunalités différentes, à savoir : Grand Chambéry, Cœur de Savoie et Grand lac. Ceci implique de fait une difficulté institutionnelle supplémentaire dans sa mise en place, les élus chambériens seront néanmoins particulièrement attentifs à son élaboration.</p> <p>C'est donc Métropole Savoie, le syndicat en charge du schéma de cohérence territoriale (SCOT), qui est chargé de conduire les études pour la ZFE.</p> <p>La Ville de Chambéry et son maire s'investissent particulièrement dans le suivi de ce dossier, conscients des impacts qui peuvent exister et de la sensibilité de son acceptabilité sociale. A notre demande, Monsieur le maire a intégré l'instance de pilotage mise en place par Métropole Savoie.</p> <p>Le principe d'une ZFE est d'interdire aux véhicules les plus anciens, considérés comme les plus polluants, de circuler dans un périmètre défini. Ces véhicules sont définis en fonction de vignettes Crit'Air (niveau 0 à 5).</p>

La loi laissant la liberté aux collectivités de décider des paramètres des zones à faibles émissions (véhicules concernés, calendrier de restrictions, amplitude horaire, zonage), c'est l'étude technique – déjà commandée à Métropole Savoie - qui nous permettra de décider sa mise en place concrète. Nous en sommes donc au tout début de la réflexion et nous ne pouvons pas dire quelles modalités seront retenues.

S'agissant de la classification des vignettes Crit'Air des véhicules – vous l'abordez dans votre question -, il est vrai que celle-ci peut paraître imparfaite. Elle ne prend en compte seulement les critères de l'âge et de la motorisation des véhicules, qui ne sont pas obligatoirement corrélés avec la quantité d'émission de polluants ou de gaz à effet de serre. Certaines associations formulent des propositions pour préciser et rendre plus juste ce classement, il appartient cependant au législateur et à lui seul d'avancer sur ce sujet.

Ceci étant dit, les élus chambériens seront particulièrement vigilants à faire de la ZFE-m, à la fois une zone à faibles émissions mais aussi une zone à forte accessibilité. En effet, d'après une enquête de l'Insee parue en 2019, 38% des ménages les plus pauvres ont un véhicule classé Crit'Air 4 ou 5. Les habitants des communes rurales et périurbaines sont aussi ceux qui possèdent le plus de véhicules polluants (pour 25%, contre 14% en dans l'unité urbaine de Paris). Dans nos territoires en particulier, où la dépendance automobile est plus forte du fait d'une moindre possibilité de report modal. Il est donc un enjeu crucial que de travailler à une amélioration de l'offre de transports en commun comme à un accompagnement ciblé et crédible à l'acquisition d'un véhicule propre. La Ville de Chambéry sera attentive sur le traitement de ces sujets par l'ensemble de ses partenaires compétents en la matière tels que la Région AuRa ou Grand Chambéry. Ayons à l'esprit que la ZFE ne concernera pas seulement les habitants de nos communes, mais aussi ceux qui sont seulement de passage à Chambéry, qui viennent y travailler, ou encore les touristes. On ne pourra donc pas se contenter d'aides à l'achat de véhicules propres, il faudra bien assurer une accessibilité forte et efficace de notre ville, par d'autres moyens que la voiture.

C'est l'occasion de le dire, nous sommes inquiets de la manière dont est abordée la question à l'agglomération. Alors que nous sommes en période budgétaire, une ligne de seulement 800.000€ nous est présentée pour être affectée à la mise en place de la ZFE et aucune augmentation du budget annexe mobilité. 800.000€, ça représente 6€/habitants alors que la Métropole de Lyon prévoit 72€/habitants. Comment croire que ce montant sera suffisant pour mettre en place des aides à l'achat de véhicules propres, pour aider des filières économiques en structuration, pour mettre en place des alternatives à la voiture ? Les élus de Chambéry à l'agglomération défendront donc une augmentation des moyens alloués pour éviter que la ZFE ne pénalise nos concitoyens. Nous continuerons, aussi à défendre une augmentation du budget annexe mobilité pour une amélioration concrète et d'envergure de l'offre des bus. Trop de quartiers, trop de communes alentours, de zones d'activités sont encore mal desservis, ce qui ne permet pas encore un report modale important.

Ce sont les propositions que nous formulons auprès de Grand Chambéry dans le cadre du débat budgétaire qui est en court. Nous espérons qu'elles seront entendues.

En conclusion, la mise en place d'une ZFE sur notre territoire est une obligation légale, qui aura un impact déterminant sur la vie de tout ou partie des Chambériens. La Ville se mobilise donc pour peser sur les décisions qui seront prises, afin de garantir une équité sociale pour les personnes les plus modestes ainsi qu'une efficacité environnementale réelle de la mesure.