

Intervention du groupe Choisir Loos sur la ZFEm

Le 31 décembre 2024, 43 agglomérations de plus de 150 000 habitants devraient bénéficier de leur ZFEm, zone à faibles émissions mobilité, dont la Métropole Européenne de Lille. En réglementant la circulation des véhicules les plus polluants, elles préparent l'avènement de nouvelles mobilités, protégeant le climat bien sûr, mais avant tout notre santé.

Car ne nous y trompons pas, ce soir, c'est de notre bien le plus précieux dont nous parlons, notre santé. Longtemps considérée comme l'apanage des mégapoles comme Mexico city, Shanghai, Delhi et quelques autres, la pollution atmosphérique touche maintenant la quasi totalité de la population mondiale. Ainsi, 99% des 8 milliards d'habitants de notre planète respirent un air dont les concentrations en polluants divers dépassent les limites fixées par l'OMS pour un air de bonne qualité.

La base de données de l'OMS sur la qualité de l'air introduit depuis 2022 des mesures au sol du dioxyde d'azote (NO₂), polluant urbain courant dont le transport routier est le principal pourvoyeur, et des microparticules de diamètre inférieur à 10 microns ou 2,5 microns, les fameuses PM₁₀ et PM_{2,5}.

Dans le même temps, les données concernant les méfaits de la pollution de l'air sur l'organisme humain se sont enrichies et mettent en évidence les préjudices importants résultant de l'exposition quotidienne à des niveaux même faibles de nombreux polluants atmosphériques. Les matières particulaires, en particulier les PM_{2,5}, sont capables de pénétrer profondément dans les poumons et dans la circulation sanguine, provoquant en particulier des troubles cardiovasculaires, cérébrovasculaires (AVC) et respiratoires. Et probablement bien d'autres maladies telles que les leucémies par exemple.

Le dioxyde d'azote est associé aux maladies respiratoires tel que l'asthme et provoque des symptômes respiratoires tels que la toux, un sifflement ou des difficultés à respirer entraînant de nombreuses visites aux urgences hospitalières. Et ce sont les jeunes enfants les premiers touchés, parce que leurs systèmes respiratoire et immunitaire ne sont pas complètement matures mais aussi probablement du fait de leur petite taille qui les placent à hauteur des pots d'échappement.

Nous sommes habitués de nos jours (hélas ou heureusement, je ne sais pas) à encaisser avec une certaine indifférence les chiffres les plus terribles : 60000 personnes décédées lors du dernier séisme en Turquie, près de 40000 à Gaza depuis le 7 octobre, 1000 morts lors du pèlerinage à la Mecque ! Aussi effroyables que soient ces chiffres, ils ne sont rien par rapport à ceux liés à la pollution de l'air intérieur et extérieur : plus de 6 millions de morts lui sont imputables chaque année dans le monde. Autrement dit, ce sont 13 personnes qui meurent chaque minute de cancers du poumon, de cardiopathies ou encore d'AVC liés à la pollution atmosphérique.

En France, les derniers chiffres parlent de près de 47000 morts par an dont 1700 rien que pour notre métropole. C'est 2 fois la ville de Loos rayée de la carte chaque année, ce sont 47000 familles endeuillées par la perte prématurée d'un être cher.

Alors, oui, c'est une évidence, nous ne devons plus permettre aux véhicules les plus polluants d'accéder en métropole et en ville de Loos. Et nous devons également réduire la place de la voiture en ville pour protéger ceux qui y vivent et y travaillent.

Bien évidemment, nous entendons les arguments économiques des opposants à ces ZFE . C'est la raison pour laquelle la commission municipale qui, une fois n'est pas coutume était unanime, a assorti son avis favorable d'un certain nombre de recommandations.

La première concerne le manque d'information de la population . Il suffit d'interroger son entourage pour s'apercevoir que nombreux sont ceux qui ne sont même pas au courant de l'arrivée de la ZFE au 1er janvier 2025. Il suffit de regarder les pare-brise des automobiles pour remarquer que près de 3 véhicules sur 10 n'affichent pas la vignette Crit'air. Quel est le périmètre exact concerné , en particulier en ce qui concerne les grands axes ? C'est pourquoi cette campagne d'information prévue pour novembre nous semble plus que nécessaire mais également bien tardive pour une mise place dès le début de l'année prochaine .

En deuxième lieu, nous avons ajouter quelques propositions de dérogations. Bien sur, il faut veiller à ne pas perdre le bénéfice de la ZFE-m en les multipliant . Mais la tension actuelle du marché de l'occasion et les délais allongés de livraison des véhicules neufs doivent être pris en compte.

Enfin, nous devons poursuivre les réflexions sur l'accompagnement des métropolitains et leur fournir des solutions personnalisées, que ce soit pour adapter leur véhicule ou pour en changer, ou mieux encore, pour changer leur mode de déplacement . Ainsi à Loos, la Maison France Services doit être un relais de proximité pour les citoyens concernés.

L'expérience des premières ZFE françaises montre que le manque d'information et de pédagogie sont les raisons principales des transgressions de la part des usagers . C'est sur ces deux aspects que la MEL doit travailler et proposer une stratégie claire et transparente.

Les ZFE-m doivent être une voie pour repenser nos mobilités. Avec l'obligation de contenir le changement climatique et de réduire nos émissions de gaz à effet de serre, c'est l'ensemble de nos modes de vie et de travail qui vont devoir évoluer pour le bien de tous.
C'est cela, faire société !