

## ZONE À FAIBLES ÉMISSIONS

# Illkirch organisera un référendum local sur la date de sortie du diesel en 2025

**C'est une première : Illkirch-Graffenstaden organisera le dimanche 27 juin un référendum local sur la thématique de la Zone à Faibles Émissions (ZFE). Question posée aux électeurs : êtes-vous favorable à l'application à partir de 2025 de l'interdiction de circulation des véhicules Crit'Air 2 dans la commune ?**

Thibaud Philipps, le maire d'Illkirch-Graffenstaden – 27 000 habitants –, avait annoncé la couleur en lançant le 31 mars la consultation citoyenne sur la Zone à Faibles Émissions (ZFE). « En cas d'adhésion forte des Illkirchois, je n'exclus pas d'organiser un référendum dans ma commune à l'occasion des élections régionales et départementales. »

La consultation en ligne, qui dure jusqu'au 30 avril, a déjà mobilisé plus de 1060 participants en seulement 14 jours, contre 407 participants lors de la dernière consultation citoyenne en 2016 qui portait sur l'extinction de l'éclairage public.

Avec des résultats clairs : 71 % des répondants ne sont pas fa-



Le maire d'Illkirch-Graffenstaden veut « déconfiner la démocratie locale » en donnant la parole aux habitants.

Photo archives DNA/Jean-Christophe DORN

vorables à l'interdiction de circulation des véhicules Crit'Air2 et au-delà. Qui plus est, 65 % ne sont pas favorables à l'interdiction de circulation des véhicules

diesel. Enfin, 83 % des répondants sont pour un référendum sur le sujet.

Or, rappelle Thibaud Philipps, 40,5 % des véhicules immatri-

culés dans sa commune ont une vignette Crit'Air2 et 33 % ont des vignettes Crit'Air allant de 3 à 5. Ce qui revient à dire que les trois quarts des automobilistes illkirchois ne pourraient plus utiliser leur voiture d'ici quatre ans.

## « Difficile d'avoir un calendrier différencié entre première et deuxième couronnes »

Explication : la ZFE sera instaurée le 1<sup>er</sup> janvier 2022. Elle commencera par l'interdiction des véhicules sans vignette et avec vignette Crit'Air5. Selon les hypothèses de travail de l'Eurométropole, les véhicules

diesel Crit'Air 2 seraient totalement interdits dès le 1<sup>er</sup> janvier 2025 à Strasbourg et dans les six communes de la première couronne dont fait partie Illkirch-Graffenstaden (lire aussi ci-dessous). Alors que les communes de la deuxième couronne adopteraient un calendrier différent, avec une étape franchie tous les deux ans et la fin de la circulation des Crit'Air2 en 2028. Le calendrier définitif et les mesures d'accompagnement devraient être soumis au conseil de l'Eurométropole du 12 juillet.

« Pas d'accord avec le dispositif », répond Thibaud Philipps, qui juge incohérent le calendrier différencié entre communes

de la première et de la deuxième couronnes. Le maire d'Illkirch reste d'ailleurs attaché à la délibération du 27 septembre 2019 prise par le Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg, qui avait adopté un calendrier d'interdiction progressif des véhicules diesel jusqu'en 2025 à Strasbourg, mais au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2030 dans les autres communes.

Face à cette forte mobilisation et aux chiffres explicites, et soucieux de « déconfiner la démocratie locale », le maire d'Illkirch annonce un référendum dans sa commune le dimanche 27 juin. La question qui sera posée aux électeurs est la suivante : « La mise en œuvre de la ZFE sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg prévoit, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2025, l'interdiction de circulation des véhicules Crit'Air2. Êtes-vous favorable à l'application de cette interdiction dans la commune d'Illkirch-Graffenstaden ? »

## Le référendum local, utilisé six fois en France

Un conseil municipal extraordinaire se tiendra mercredi 21 avril pour décider de la tenue du référendum. En France, la loi constitutionnelle de 2003 permet aux communes de consulter les citoyens grâce à ce dispositif. Elle n'a été utilisée que six fois, mais jamais en Alsace.

Qu'advient-il du projet soumis à référendum local ? Il sera adopté si la moitié au moins des électeurs ont pris part au scrutin et s'il réunit la moitié des suffrages exprimés. Alors, la décision s'imposera à l'exécutif d'Illkirch. À défaut, il n'aura qu'une valeur consultative.

Dominique DUWIG

## Conférence citoyenne et site internet dédié

L'Eurométropole de Strasbourg vient de lancer sa campagne destinée à promouvoir la Zone à faibles émissions (ZFE) et, surtout, échanger avec les habitants sur les modalités de mise en œuvre, qui sont aujourd'hui loin d'être arrêtées. Un site internet a été activé ([zfe.strasbourg.eu](http://zfe.strasbourg.eu)) qui permet de se renseigner sur différents aspects. Une conférence citoyenne à l'échelle de l'agglomération, intitulée « Santé, climat, quelles solutions de mobilité ? » sera organisée à partir du 10 mai 2021.

Le site précise que l'objectif est « d'échanger, dialoguer et construire ensemble les solutions de mobilité alternatives, les aides et l'accompagnement nécessaires pour agir concrètement ». Il est vrai que l'exécutif est encore en négociation notamment pour déterminer le calendrier de mise en œuvre après les premières interdictions de circuler, qui seront instaurées le 1<sup>er</sup> janvier 2022 pour les véhicules sans vignette Crit'Air et les Crit'Air 5.

O.C.

# ZFE : le parc automobile s'adapte

**Le nombre de véhicules relevant des catégories Crit'Air 2, 1 et 0 est en très forte hausse dans l'agglomération strasbourgeoise. Les Crit'Air 3, 4 et 5 sont en nette baisse, alors que se prépare une Zone à faibles émissions (ZFE). Le nombre de véhicules électriques a plus que doublé en deux ans.**

Le marché automobile français a connu une très forte baisse des immatriculations en 2020, qui l'a ramené à ce qui se faisait dans les années 1970. Mais cette plongée liée à la pandémie cache des disparités selon les catégories de véhicules. La part du diesel continue de régresser, tandis que les petits véhicules essence et les véhicules électriques montent en puissance.

## Le 100% électrique progresse très vite

Autant de faits que l'on retrouve dans les statistiques qui concernent les quelque 290 000 véhicules immatriculés dans l'Eurométropole de Strasbourg. Ces statistiques font apparaître une modification substantielle de la typologie du parc des véhicules particuliers. On assiste ainsi à une régression marquée des véhi-



La Zone à faibles émissions (ZFE), instaurée le 1<sup>er</sup> janvier prochain, interdira à terme tous les véhicules n'étant pas Crit'Air 1 ou 0. Photo DNA/Jean-Christophe DORN

cules les plus polluants et une nette augmentation des plus propres, essence et électriques en tête, dans des proportions inédites.

Ainsi, le nombre de véhicules non classés ou relevant de la catégorie Crit'Air5 – ces deux catégories qui seront proscries dès le 1<sup>er</sup> janvier prochain dans le cadre de la Zone à faibles émissions – a baissé de

21% entre 2019 et 2020. Les catégories Crit'Air4 et 3 ont baissé elles aussi, respectivement de 17% et 9%.

Dans le même temps, le nombre de véhicules Crit'Air2 est en hausse de presque 5%. Quant aux Crit'Air1, ils grimpent de 21%. Enfin, la catégorie des véhicules 100% électriques, même si elle concerne en valeur absolue un petit nombre

de voitures, progresse très vite. Selon la société Auto-Ways, spécialisée dans les statistiques automobiles, il y avait (au 1<sup>er</sup> janvier 2019) 818 véhicules électriques immatriculés dans les 33 communes de l'Eurométropole. Un chiffre passé à 1 140 unités en 2020 puis 2 035 au 1<sup>er</sup> janvier dernier, soit une hausse de 148%. Le trio de tête des immatriculations électri-

ques ces derniers mois est composé de la Zoé de Renault, puis de la BMWi3 et enfin de la Tesla Model 3.

Mais selon les spécialistes, la modification du parc automobile métropolitain n'est pas spécifique à l'agglomération strasbourgeoise et se retrouve ailleurs, pour peu que l'on soit en zone urbaine. « La très forte baisse des diesel, on la voit dans toutes les zones urbaines, explique Eric Espinasse, de Auto-Ways. Cela s'explique par la densification des bornes électriques de recharge et la fiscalisation des entreprises, qui sont surtout implantées dans les zones urbaines et périurbaines. La ZFE aura probablement un effet accélérateur quand le calendrier sera connu. »

Seule la date d'instauration des interdictions des véhicules sans vignettes et Crit'Air5 est en effet certaine. Pour le reste, ce sera décidé dans les mois à venir. Quoi qu'il en soit, les vendeurs constatent que cela fait partie des préoccupations des automobilistes puisque l'interdiction ultime des Crit'Air2 consacrera la fin de la circulation des véhicules diesel. « Les gens commencent à anticiper, explique Serge Weyland, commercial chez Dacia Strasbourg. Je connais des gens

qui étaient en location avec option d'achat et qui ont décidé de casser le contrat pour acheter un véhicule essence. »

« Les gens commencent vraiment à vouloir passer à l'essence, confirme Jean-Jacques Levy, de Hess automobiles à Strasbourg, spécialiste des véhicules d'occasion. Je leur demande d'abord quel est l'usage de leur véhicule. Parce qu'au-delà de 25 000/27 000 kilomètres par an, le diesel reste encore intéressant. Il y a quand même 15 centimes d'écart à la pompe. »

« Il y a des gens qui sont encore réticents à passer à l'essence, confirme Karim Belabbas, qui dirige le garage Bell Auto, à Kolbsheim. Quand le véhicule est très âgé, je leur propose soit de passer à l'essence et de monter en Crit'Air1, soit de prendre un diesel plus récent. Certains restent au diesel en attendant de voir. »

Selon les dernières hypothèses, Strasbourg et les communes de la première couronne interdiraient jusqu'aux Crit'Air2 en 2025, les autres communes autour de 2028. Ce qui laisse encore un peu de temps (mais pas trop), pour réfléchir à changer de véhicule ou de moyen de transport quand c'est possible.

Olivier CLAUDON