

Contre toute implantation d'une ZFE dans le Cotentin (50 – Manche), en écho aux manifestations nationales du 27 septembre 2025, aux côtés du collectif « Les #Gueux » et d'associations partenaires (dont la LDC).

Pour le bureau communautaire de « Le Cotentin ».

Madame la Présidente,
Christèle CASTELEIN

En copie à,

- Mesdames et Messieurs les Vice-président-e-s
- Mesdames et Messieurs les Conseiller-e-s délégué-e-s
- Mesdames et Messieurs les Président-e-s des Commissions de Territoire
- Mesdames et Messieurs les 192 Conseillers représentant les 132 communes membres, chargés d'accompagner le bureau communautaire
- Mesdames et Messieurs les Députés et Sénateurs
- Monsieur le Préfet de la Manche, Xavier Brunetière ;
Madame Perrine Serre, Secrétaire générale ;
- Monsieur François Le Verger, Directeur de cabinet
- Monsieur le Sous-Préfet de Cherbourg, Jean Rampon

Envoyé par messagerie électronique à,

- Les membres de la Collectivité Le Cotentin → contact@lecotentin.fr
- Madame la Sous-préfète de Cherbourg → sp-cherbourg@manche.gouv.fr
- Mesdames et Messieurs les Députés et Sénateurs
- Monsieur le Préfet et Madame la Secrétaire générale de la Manche → prefecture@manche.gouv.fr

Yoann SIMON

_____@cloudma.fr

+32 2 _____
(Bruxelles)

Défenseur et intégrateur du
logiciel libre, Membre de
l'April.org



Auto hébergeur
CHATONS.org



Donneur pour
la Quadrature du NET



**Soutien
citoyen _____ et
militant**

Madame la Présidente,
Madame Christèle CASTELEIN,

Malgré l'adoption par l'Assemblée nationale, **le 17 juin 2025**, d'un amendement visant à supprimer les Zones à Faibles Émissions (ZFE) dans le cadre du projet de loi de simplification de la vie économique ¹, de nombreuses incertitudes demeurent. Le texte doit encore être examiné par la **Commission Mixte Paritaire** (réunissant députés et sénateurs) avant qu'une version définitive ne soit arrêtée ².

La mesure reste exposée à un **risque de censure** par le Conseil Constitutionnel, notamment au motif de cavalier législatif ou d'atteinte à des principes constitutionnels tels que la protection de la santé publique .

Par ailleurs, la France reste soumise à la « directive européenne 2008/50/CE » relative à la qualité de l'air ³. Celle-ci n'impose pas directement la création de ZFE, mais contraint les États membres à mettre en place des mesures efficaces de réduction des polluants atmosphériques dans les zones urbaines en dépassement des seuils réglementaires, sous peine de contentieux devant la Cour de justice de l'Union européenne.

Jusqu'à fin 2024, une douzaine d'agglomérations françaises avaient déjà instauré une ZFE ⁴. Depuis **2025**, le dispositif s'étend à toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants, soit **43 territoires concernés** . Dans plusieurs de ces métropoles (Paris, Lyon, Grenoble, Montpellier...), les restrictions s'appliquent désormais aux véhicules classés Crit'Air 3 ou plus ⁵.

Historiquement, en avril 2023, j'ai pris ma plume pour interpellier votre prédécesseur, **David Marguerite** – aujourd'hui devenu sénateur – lorsque j'ai découvert, au détour

1 <https://www.vie-publique.fr/questions-reponses/297933-zfe-pollution-de-lair-les-zones-faibles-emissions-en-questions>

2 <https://www.citepa.org/zfe-m-les-deputes-ont-vote-leur-suppression-mais-la-mesure-pourrait-etre-consideree-comme-un-cavalier-legislatif>

3 https://www.senat.fr/rap/r22-738/r22-738_mono.html

4 <https://www.atmo-france.org/actualite/zones-faibles-emissions-elles-evolutions-en-2025>

5 <https://www.france.fr/fr/article/vignette-critair-ca-marche/>

de la consultation publique du **Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET)** de notre agglomération Le Cotentin (50 – Manche), que la collectivité s'était engagée, dès le **21 mars 2022**, dans une **étude de préfiguration sur une ZFE-m**.

À cette occasion, j'ai rédigé un dossier de **33 pages** exposant mon analyse, mes inquiétudes et des propositions concrètes.

Je refuse que l'on impose, en silence et sans débat, une **Zone à Faibles Émissions mobilité (ZFE-m)** sur notre territoire.

Pourquoi ? Parce que je constate trop d'incohérences, trop de manques, trop d'injustices :

- Une consultation publique quasiment invisible, reléguée à un formulaire Google : illisible, restrictif, et surtout non conforme au RGPD.
- Des décisions fondées sur seulement deux capteurs ATMO, installés côte à côte à Cherbourg, incapables de représenter fidèlement l'ensemble du Cotentin et ses **182 000 habitants**.
- Une logique de stigmatisation : faire peser des contraintes lourdes sur **95 % du territoire** au seul bénéfice d'un centre urbain représentant à peine **5 % de la surface**.

Je ne nie pas les enjeux environnementaux – au contraire, je les partage pleinement. Mais je refuse que l'on **trahisse la science et la justice sociale** pour imposer des mesures technocratiques inefficaces.

Dans mon courrier, je rappelle que **le droit permet d'exempter un territoire d'une ZFE** lorsque les niveaux de pollution restent bas, ou lorsque **95 % de la population n'est pas exposée**. C'est précisément la situation du Cotentin. Alors pourquoi nous imposer cette contrainte ?

J'y propose des alternatives concrètes et adaptées :

- Développer un véritable système de Bus Nouvelle Génération (et non celui, en exploitation, d'aujourd'hui), renforcer le feroutage, le covoiturage et le vélo, **tout en veillant à ne pas exclure les autres usagers de la ville**.
- Reconnaître enfin la place des **2-3 Roues Motorisés (2-3RM)**, qui fluidifient le trafic, réduisent les embouteillages et donc la pollution – bien plus efficacement qu'un bannissement aveugle. **Cela pourrait passer par des mesures simples, peu coûteuses et efficaces, comme l'autorisation d'utiliser les voies de bus**.

Veuillez donc trouver ci-après mon argumentation, toujours valable, telle qu'elle avait été développée dans ma réponse à votre consultation publique sur le PCAET

En tout état de cause, Madame la Présidente, au-delà de cette argumentation écrite, je souhaite vivement pouvoir vous rencontrer, afin de travailler **concrètement et collectivement** sur ce dossier essentiel pour l'avenir de notre territoire.

En votre qualité de Présidente du Cotentin, vous avez la responsabilité – et l'opportunité – d'affirmer une position claire : celle de refuser la mise en place d'une ZFE-m sur notre territoire, même si cela va à contre-courant des orientations nationales ou européennes.

Car il s'agit ici de défendre non seulement l'**intérêt général** et la **justice sociale**, mais aussi la démocratie locale, en refusant qu'une mesure inefficace et technocratique soit imposée aux habitants sans débat et sans transparence.

Votre voix peut porter un signal fort : celui d'un territoire qui choisit la raison, l'équité et la proximité avec ses citoyens, plutôt que la soumission à une réglementation inadaptée.

Je me tiens donc à votre disposition pour une rencontre de travail, afin de bâtir ensemble des alternatives crédibles et adaptées au Cotentin.

Fait à La Glacerie, le 16/09/2025,
Yoann SIMON



MÉMOIRE :

Comme expliqué, face aux nombreux volets techniques qui demanderaient plusieurs expertises, j'ai choisi de me concentrer uniquement sur le chapitre Mobilité, et plus particulièrement sur la perspective de mise en place d'une ZFE-m.

Ma démarche dépasse la simple contestation : j'y apporte une vision constructive, des propositions alternatives et un cadre d'action permettant de réellement atteindre les objectifs climatiques de 2050.

Ces objectifs ne sont pas une simple échéance abstraite : ils concernent directement l'avenir de nos enfants, dont ma fille fait partie.

J'ai relevé une lacune dans votre plan Mobilité du Cotentin : l'absence d'un plan d'usage des 2-3RM. C'est pourquoi je propose des arguments solides pour en poser les bases et en faire un véritable outil de transition.

Comme je l'ai indiqué dans ma réponse initiale, je me ferais une joie de vous embarquer dans une découverte moto organisée. J'aimerais partager, avec vous – élus, agents de la fonction publique, associations impliquées (même d'avis opposé) – mon expérience et celle d'autres usagers de 2-3RM. Ensemble, nous pourrions construire un plan de mobilité plus juste, plus efficace et réellement adapté à la réalité de notre territoire.

Dans le cadre d'une mission d'information du Sénat, sur l'acceptabilité des ZFE-m, constituée au sein de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, sur le dispositif des zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m)⁶, alors même que :

- 60 % des Français ignorent encore ce qu'est une ZFE-m⁷,
- de nombreux articles de presse et études journalistique indépendantes, comme la dernière chronique, « Les ZFE dans le mur »⁸, de Jean-Marc Vittori datant du 11 avril 2023
- la manifestation de la FFMC76 contre la ZFE-m métropole de Rouen au Printemps 2022, a permis la réouverture des discussions des élus et responsable politique pour une dérogation temporaire pour les 2-3RM
- cette même manifestation a permis aussi de soutenir les travaux constructifs d'autres groupes FFMC et les groupes de travail des associations « 40 millions d'automobilistes » et « Ligues de défense des conducteurs », afin de faire prendre en compte les revendications constructives contre la mise en place de ce type de restrictions de circulation, par l'ouverture d'une mission d'information parlementaire⁹,

Je me suis interrogé sur les travaux en cours dans ma zone communale d'habitation (La Glacerie, commune de Cherbourg-en-Cotentin).

Cherbourg-en-Cotentin étant la 4^e villes de Normandie, la plus grande ville de la Manche, quand, à ce jour, la Métropole de Rouen est déjà passée sous un plan ZFE-m et la Caen-la-mer est a déjà posé une planification de mis en production de sa propre zone.

À plusieurs reprises, sur plusieurs consultations, Le Maire de Cherbourg, Monsieur Benoît ARRIVE a pris en compte les facettes anti-social de l'application des ZFE-m ; soutenant de vouloir ne jamais les mettre en œuvre en posant des solutions alternatives et en travaillant avec les divers acteurs pour cela.

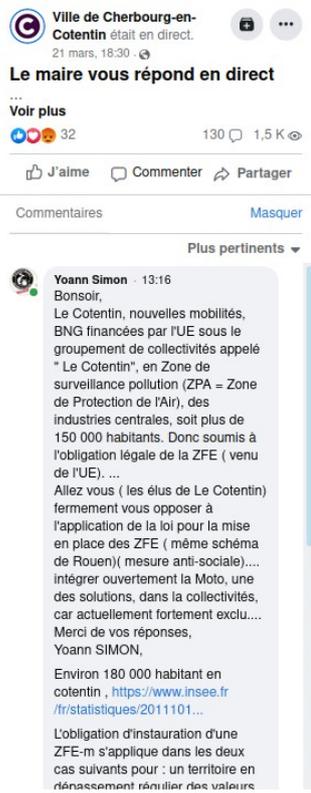
6 [Sénat , consultation ouverte jusqu'au dimanche 14 mai 2023, https://www.senat.fr/le-senat-et-vous/participer-aux-consultations/detail-actualite/la-mise-en-place-des-zones-a-faibles-emissions-m-zfe-m-638.html](https://www.senat.fr/le-senat-et-vous/participer-aux-consultations/detail-actualite/la-mise-en-place-des-zones-a-faibles-emissions-m-zfe-m-638.html)

7 [Travaux sur les Contrôles ZFE-m, https://www.senat.fr/travaux-parlementaires/commissions/commission-de-lamenagement-du-territoire-et-du-developpement-durable/zones-a-faibles-emissions-mobilite-zfe-m.html](https://www.senat.fr/travaux-parlementaires/commissions/commission-de-lamenagement-du-territoire-et-du-developpement-durable/zones-a-faibles-emissions-mobilite-zfe-m.html)

8 [Les Echos : Les ZFE dans le mur. https://www.lesechos.fr/idees-debats/editos-analyses/les-zfe-dans-le-mur-1933699](https://www.lesechos.fr/idees-debats/editos-analyses/les-zfe-dans-le-mur-1933699)

9 [ZFE : audition de la FFMC devant la mission d'information parlementaire C'est au pied du mur qu'on voit le mur..., https://www.ffmc.asso.fr/zfe-audition-de-la-ffmc-devant-la](https://www.ffmc.asso.fr/zfe-audition-de-la-ffmc-devant-la)

Lors d'une intervention en direct¹⁰ le 21 mars 2023 sur la plateforme Facebook au sujet des travaux dans sa ville, j'ai posé des questions sur ce sujet :



Bonsoir,

Le Cotentin, nouvelles mobilités, BNG financées par l'UE sous le groupement de collectivités appelé " Le Cotentin", en Zone de surveillance pollution (ZPA = Zone de Protection de l'Air), des industries centrales, soit plus de 150 000 habitants. Donc soumis à l'obligation légale de la ZFE (venu de l'UE). ...

Allez vous (les élus de Le Cotentin) fermement vous opposer à l'application de la loi pour la mise en place des ZFE (même schéma de Rouen)(mesure anti-sociale).... intégrer ouvertement la Moto, une des solutions, dans la collectivité, car actuellement fortement exclu....

Merci de vos réponses,

Yoann SIMON,

Environ 180 000 habitant en Cotentin ,

<https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=EPCI-200067205>

L'obligation d'instauration d'une ZFE-m s'applique dans les deux cas suivants pour : un territoire en dépassement régulier des valeurs limites de la qualité de l'air ; ♦ une agglomération métropolitaine de plus de 150 000 habitants (avant le 31 décembre 2024).

https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Guide_accompagnement_mise_en_place_ZFEM.pdf

Guide_accompagnement_mise_en_place_ZFEM.pdf

ZPA :

<https://www.green-zones.eu/fr/blog-news/zfe-zpa-et-zpad-les-zones-francaises-expliquees>



ZFE – question à Monsieur le Maire de Cherbourg :

« Je n'ai malheureusement pas reçu de réponse à ma question ... »

Par historique de mes revues de Presse, on apprend que l'Etat a défini des référents par département pour la prise en charge du projet « France 2030 ».

Dans la Manche, et plus particulièrement par la démographie et les activités sociales associées (industries / PME / services publics / etc ...) du lieu « Le Cotentin », il était assez logique de permettre à la Sous-Préfecture de Cherbourg de pouvoir être disponible au pilotage du plan.

Tout comme la pollution est un vecteur présent dans n'importe quelle activité, la Mobilité est toute aussi présente. Cela fait partie intégrante du plan annoncé.

Il y a donc un plan de financement pour des projets à déployer, pour optimiser, pour les rendre plus participatif.

¹⁰ Intervention en direct sur Facebook de Monsieur le Maire de Cherbourg, <https://fb.watch/k113YtTjkB/>



France 2023 - Mobilité :

« Alors, voici une bonne nouvelle, il y a donc des moyens financiers utilisables pour travailler efficacement sur le vecteur de la Mobilité ... »

Au vu des travaux dans Cherbourg sur la Mobilité par le « Bus Nouvelle Génération », j'ai entrepris de chercher un maximum d'information du côté de l'Agglomération de « Le Cotentin ».

Et j'ai été surpris de découvrir que cette agglomération, dont j'y habite, a ouvert une consultation publique sur son PCAET (Plan Climat Air Energie) du 10 avril au 9 mai 2023 ¹¹.

Au delà de ce fait obligatoire pour l'agglomération, « Le Cotentin » est donc ouvert à toute discussion et contribution à la réduction des consommations d'énergie et à la lutte contre le changement climatique.

Comme parfaitement rappelé, la France s'est fixée comme objectif de réduire de 40% ses émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030 et de 75% à l'horizon 2050, par rapport à l'année de référence de 1990. Si le sujet est pris en charge au niveau international et national, les réponses relèvent de l'action locale.

L'année 2030 est donc associé aussi au Plan France 2030 cité précédemment.

Mon désagrément est donc dû fait qu'il n'y ait eu de publicité de cette consultation dans le territoire.

En effet, au-delà des publications dans les réseaux sociaux, qui contraignent les citoyens à y être inscrit (donc inscrit chez le GAFAM) pour suivre l'information qui mécaniquement, artificiellement, mathématiquement et statistiquement non libre, je n'ai pas trouvé de cas de publication libre/fixe et dynamique (stand d'information ouvert, tractage, etc ...), telle que :

- dans la zone de travaux Cherbourg, sur la route des bouchons, permettant d'occuper les citoyens bloqués à lire une information clés,
- dans les zones de transit autour des 3 principaux sites industriels, (NavalGroup à Cherbourg, EDF à Flamanville, et Orano dans la Hague),
- dans la communication interne de ces entreprises (qui font elle-même du projet par leurs impacts sociétaux) pour permettre aux nombreux salariés d'y participer activement,
- dans les principaux points de commerce (les supermarchés, etc..) et les principales intersections des voies de circulations,
- etc ...



Consultation publique de Le Cotentin :

¹ Le Cotentin : Le plan climat entre en phase de consultation publique !
<https://lecotentin.fr/plan-climat-air-energie-territorial-pcaet>

Historiquement, (en 21 avril 2020), malgré mes nombreuses demandes, je n'ai jamais reçu les données publiques du ministère de l'Écologie sur la consultation publique pour le Projet de décret relatif au non-respect de manière régulière des normes de la qualité de l'air donnant lieu à une obligation d'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité¹².



« A l'écriture de ce document, je vais procéder au contact du Ministre associé afin de disposer d'une copie des données. (ou faire la saisine de la CADA, car je crains que son Ministère ne veuille me répondre directement) »

Le résultat de cette consultation du 01/05/2020 au 22/05/2020, [dans la période du premier confinement COVID], où les citoyens avaient d'autres préoccupations, affiche 16 984 contributions.

A l'issue de cette consultation, l'Etat crée deux nouveaux articles D. 2213 1 0-2 et D. 2213-1-0-3 du code général des collectivités territoriales¹³ qui définissent d'une part le non-respect de manière régulière des normes de qualité de l'air et d'autre part la notion de part prépondérante des transports routiers dans les dépassements.

- Le premier article fonde le non-respect de manière régulière des normes de la qualité de l'air sur le dépassement d'au moins trois années sur les cinq dernières années civiles des valeurs limites (article R. 221-1 du code de l'environnement) des émissions relatives au dioxyde d'azote (NO₂), aux particules fines PM10 ou aux particules PM2,5. Le projet de décret prévoit également que le périmètre pris en compte pour mesurer ce non-respect s'étend sur l'intégralité de la zone administrative de surveillance dont la

¹² Résultat de la consultation, <https://www.consultations-publiques.developpement-durable.gouv.fr/projet-de-decret-relatif-au-non-respect-de-maniere-a2143.html>

¹³ Code général des collectivités territoriales, Les zones à circulation restreinte (Articles R2213-1-0-1 à D2213-1-0-5), https://www.legifrance.gouv.fr/codes/section_lc/LEGITEXT000006070633/LEGISCTA000032791903/#LEGISCTA000032791903

collectivité dépend, afin d'éviter la stigmatisation des seuls territoires sur lesquels une station dépasse.

- Enfin, le second nouvel article caractérise la notion de prépondérance des transports routiers à l'origine des dépassements des valeurs limites.

« Les mesures faites sont telles que ...
... il n'en ressort qu'« uniquement » la mobilité à base de moteur
thermique pétrolier reste l'origine des dépassements »

« Il serait bon que les responsables deviennent
un peu plus « scientifique » que politico-
financier, afin d'éviter de ne mettre
« uniquement » que des unités de mesures près
des axes routiers ... »

« Afin d'éviter la stigmatisation ...
... les mesures doivent « techniquement » et « statistiquement »
s'étendre de manière régulière, sur l'ensemble du territoire »



Donc votre consultation publique de « Le Cotentin » pour votre PCAET (Plan Climat Air Energie) intègre cette notion obligatoire de la mise en œuvre ZFE-m.

En effet, ce plan est documenté principalement par 6 documents publics :

1. Analyse du territoire¹⁴ (184 pages)
2. Analyse des enjeux de vulnérabilités au changement climatique ¹⁵ (76 pages)
3. Stratégie – phase 2 de l'élaboration du PCAET - Juillet 2021¹⁶ (52 pages)
4. Plan d'actions 2022-2027 - Août 2021¹⁷ (100 pages)
5. Livre blanc de la concertation - Septembre 2021¹⁸ (171 pages)
6. Évaluation environnementale stratégique - 2021¹⁹ (148 pages)

Puis, d'un avis des institutions de l'Etat, et la réponse de l'agglomération

1. Avis²⁰ (22 pages)
2. Réponse²¹ (24 pages)

14 [1_RAPPORT_DIAGNOSTIC_ENERGIES.pdf](https://lecotentin.fr/file-download/download/public/29432)
<https://lecotentin.fr/file-download/download/public/29432>

15 [2_RAPPORT_DIAGNOSTIC_VULNERABILITES.pdf](https://lecotentin.fr/file-download/download/public/29431)
<https://lecotentin.fr/file-download/download/public/29431>

16 [3_STRATEGIE_PCAET.pdf](https://lecotentin.fr/file-download/download/public/29433)
<https://lecotentin.fr/file-download/download/public/29433>

17 [4_PLAN_DACTIONS_PCAET.pdf](https://lecotentin.fr/file-download/download/public/29434)
<https://lecotentin.fr/file-download/download/public/29434>

18 [5_LIVRE_BLANC_DE_LA_CONCERTATION.pdf](https://lecotentin.fr/file-download/download/public/29435)
<https://lecotentin.fr/file-download/download/public/29435>

19 [6_RAPPORT_EVALUATION-ENVIRONNEMENTALE.pdf](https://lecotentin.fr/file-download/download/public/29436)
<https://lecotentin.fr/file-download/download/public/29436>

20 [Avis_MRAE_PCAET_Cotentin.pdf](https://lecotentin.fr/file-download/download/public/29445)
<https://lecotentin.fr/file-download/download/public/29445>

Nous avons donc à notre disposition, plus de 700 pages de rapport.

Pour ma part, je les trouve complets à part qu'il manque clairement les données publiques et formules des calculs et références graphiques prises en exemple afin de pouvoir rejouer et reproduire l'exactitude des données, ou bien pouvoir vérifier par sondage des divers éléments.

Cela est peut-être dû à mon côté scientifique, sûrement Mais du simple fait que des décisions à long terme doivent être prises avec ces éléments, il me semble important de pouvoir les vérifier et mieux les comprendre de manière indépendante.

Mais pour la plupart des citoyens, il faudrait, non pas une vue synthétique car on perdrait des données clés important pour se faire son avis propre, mais permettre l'accès à une cellule complète des scientifiques rédacteurs afin qu'il puisse expliquer leurs écrits, et une possibilité de répondre à la consultation par un formulaire numérique

Mais, malheureusement, actuellement, cela est constitué :

- seulement d'un formulaire Google donc non libre et obligeant les citoyens à donner leurs données personnelles au GAFAM, alors même que la CNIL a interdit l'usage de Google Analytics (présent dans 100 % des produits de Google) car hors norme (et mise en demeure en juin 2022)²².
 - Une solution en auto-hébergement est largement possible, dans les locaux du siège de l'agglomération.
- et ce formulaire ne dispose uniquement d'un champ d'enregistrement neutre, sans conseil, et limité techniquement à une ligne d'affichage pour 600 lignes d'enregistrement possible, et le tout sans pouvoir y verser des documents plus complets.
 - Une solution libre et opensource permet de résoudre ce problème et permettre aux fonctionnaires traitants de mieux exploiter les données.

**Pas de Publicité
.... pour le PCAET**

.... ??? Quoi ???

.... Bin le Plan Climat-Air-Énergie Territorial ...
(C'est évident ...)

Juste 700 pages techniques...

... mais documentation fort intéressante pour ceux et celle qui ont le temps de combattre après la vie de famille et la vie professionnelle

**et un formulaire Google 1 ligne pour y répondre et donner ses données à un GAFAM ...
(en ne respectant pas la RGPD , bien évidemment)**



21 [Mémoire_en_réponse_MRAE_PCAET_Cotentin.pdf](https://lecotentin.fr/file-download/download/public/29446)
<https://lecotentin.fr/file-download/download/public/29446>

22 [Questions-réponses sur les mises en demeure de la CNIL concernant l'utilisation de Google Analytics](https://www.cnil.fr/fr/cookies-et-autres-traceurs/regles/questions-reponses-sur-les-mises-en-demeure-de-la-cnil-concernant-lutilisation-de-google-analytics)
<https://www.cnil.fr/fr/cookies-et-autres-traceurs/regles/questions-reponses-sur-les-mises-en-demeure-de-la-cnil-concernant-lutilisation-de-google-analytics>

Sur les divers sujets exposés, je me suis concentré sur celui pivot à tous, la Mobilité.

L 'avis délibéré MRAe n°2022-4355 en date du 28 avril 2022 du Conseil générale de l'environnement et du développement durable de la Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe) Normandie est particulièrement intéressant. [Cf ref. 17]

Mais votre mémoire de réponse à cet avis est y est encore plus. [Cf ref. 18]



En effet, ma Colère Citoyenne est grande en voyant apparaître la notion de la mise en place de ZFE-m, mesure anti-sociale et ne répondant pas aux objectifs voulus pour réduire les pollutions.

Reprenons donc point par point les écrits posés afin de décrire mon avis de façon constructive et décrire aussi les solutions proposées.

Dans votre mémoire [Cf ref. 17], page 4/24, section II.2.1, la MARE annonce, je cite :

[...]

La CAC étant une collectivité regroupant plus de 100 000 habitants, le projet de PCAET doit également contenir un plan d'actions d'amélioration de la qualité de l'air, conformément aux dispositions du 3° II de l'article L. 229-26 du code de l'environnement. Ce plan d'actions spécifique doit déterminer une trajectoire « en vue d'atteindre des objectifs territoriaux biennaux, à compter de 2022, de réduction des émissions de polluants atmosphériques au moins aussi exigeants que ceux prévus [au plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques (Prepa)] et de respecter les normes de qualité de l'air [...] dans les délais les plus courts possibles, et au plus tard en 2025 ». Ce volet doit également comporter « une étude d'opportunité portant sur la création, sur tout ou partie du territoire concerné, d'une ou de plusieurs zones à faibles émissions mobilité (ZFE-M). » En l'espèce, le dossier de PCAET transmis à l'autorité environnementale ne comporte pas ce plan d'actions spécifique. Son absence peut être préjudiciable à la qualité du PCAET et à la prise en compte des problématiques locales en matière de qualité de l'air et de santé humaine.

L'autorité environnementale recommande de compléter le dossier de PCAET par un plan d'actions spécifique relatif à l'amélioration de la qualité de l'air, conformément aux dispositions de l'article L. 229-26 du code de l'environnement, afin de démontrer la prise en compte adéquate des problématiques locales en la matière.

[...]

Votre réponse est, je cite :

[...]

Réponse – Le Cotentin :

Par courrier du 21 mars 2022 adressé à Monsieur le Préfet de Région, Le Cotentin s'est engagé dans l'élaboration d'un plan d'actions visant l'amélioration de la qualité de l'air, plan qui comportera :

- l'opportunité de la mise en route d'une étude de préfiguration sur une zone à faible émission ;
- les objectifs biennaux en terme de réduction d'émissions de polluants pour les échéances 2022, 2024, 2026.

Le Cotentin s'est rapproché d'Atmo-Normandie réseau de mesure de la qualité de l'air pour se faire assister dans la réalisation de ce plan.

Action qui sera engagée par Le Cotentin : Modifications à apporter dans le plan d'actions du PCAET avec l'intégration d'une ou plusieurs fiche(s) relative(s) à l'amélioration de la qualité de l'air.
[...]

Vous exposez la rédaction d'un courrier, mais je n'en trouve pas trace par publication publique.

Comme me le permet le code des relations entre le public et l'administration, Article L300-1 à L351-11, pouvez-vous me transmettre une copie de ce courrier par messagerie électronique ?

En vous remerciant par avance.



Dès que je disposerais du document, je l'annexerais à mon analyse ... (comme source d'information)

... Pour permettre au public d'en disposer librement afin de leurs permettre de fiabiliser leurs informations

Donc, les dispositions du 3^e II de l'article L. 229-26 du code de l'environnement ²³, associées au bilan des émissions de gaz à effet de serre et plan climat-air-énergie territorial, affichent plusieurs contraintes dont un point important, de privilégier la circulation des véhicules à très faibles émissions au sens de l'article L. 318-1 du code de la route²⁴.

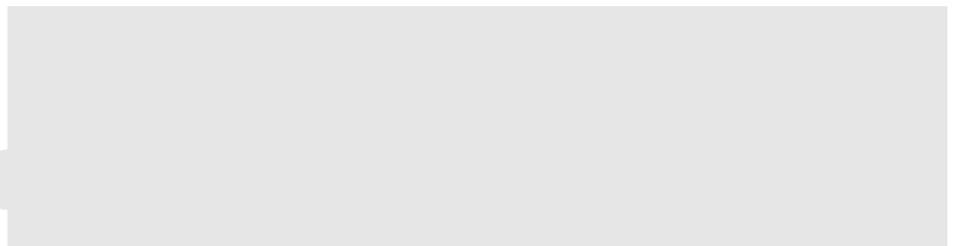
En d'autre terme, favoriser les véhicules électriques en excluant les véhicules à moteur « Thermique pétrolier ».

Hors votre propre analyse [Cf ref. 11] et enjeux des vulnérabilités [Cf ref. 12] indique une démographie précise mouvante sur ce grand territoire non centralisé entre les lieux de vie et des activités d'entreprises pour de la majorité des personnes.

Donc, Le Cotentin est un territoire incompatible à la mise en place de restriction de circulation associé à la mise en place des ZFE-m.

Cela doit être mis, de manière générale, dans l'étude d'opportunité imposé par cette loi.

Pour les détails, je vais les déployer ci-dessous.



23 Code de l'environnement : Bilan des émissions de gaz à effet de serre et plan climat-air-énergie territorial (Articles L229-25 à L229-26)
https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000046193825

24 Code de la Route, Energie, émissions polluantes et nuisances. (Articles L318-1 à L318-4)
https://www.legifrance.gouv.fr/codes/section_lc/LEGITEXT000006074228/LEGISCTA000006159530/#LEGISCTA000006159530

Mais il est important de regarder plus loin les conditions et déploiements des ZFE-m, parce qu'elles sont définies dans d'autres codes et décrets ; informations non exposées dans vos rapports, car, on peut le dire, vous n'avez pas cherché à exposer le sujet ZFE-m directement.

Merci à vous.



Notre Ministère de la Transition écologique et de la cohésion du Territoire met à disposition aux collectivités un guide²⁵ spécifique à la mise en place des ZFE.

Ce document expose les diverses lois et décrets ; et affiche surtout plusieurs situations contradictoires.

Pour commencer, le Décret n° 2022-1641 du 23 décembre 2022²⁶ relatif aux conditions de l'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité contredit le précédent article du code de l'environnement.

Ce code impose une étude pour les agglomérations supérieures à 100 000 habitants alors que le décret expose les agglomérations de la mise en place d'une ZFE (issue d'une précédente étude conditionnée) pour les agglomérations de plus 150 000 habitants.

Il y a donc une incohérente flagrante des dispositifs.

Alors, il suffit de regarder la liste des **collectivités « en charge de la mise en œuvre des plans de déplacements urbains et de zones à faibles émissions mobilité »**, par l'arrêté du 22 décembre 2021 établissant les listes d'agglomérations de plus de 100 000, 150 000 et 250 000 habitants conformément à l'article R. 221-2 du code de l'environnement et à l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales²⁷ pour se convaincre que **« Le Cotentin » n'est pas ciblé par cette mesure.**



Le décret récent, publié au JORF n°0298 du 24 décembre 2022²⁸, a inséré un article D. 2213-1-0-5²⁹ dans code général des collectivités territoriales pour la gestion des Zones à Circulations restreintes, défini par les ZFE-m.

25 Guide de la mise en place des ZFE-m

https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Guide_accompagnement_mise_en_place_ZFEM.pdf

26 Décret n° 2022-1641 du 23 décembre 2022 relatif aux conditions de l'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité dans les agglomérations de plus de 150 000 habitants situées sur le territoire métropolitain

<https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000046793415>

27 Arrêté du 22 décembre 2021 établissant les listes d'agglomérations de plus de 100 000, 150 000 et 250 000 habitants conformément à l'article R. 221-2 du code de l'environnement et à l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales

<https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000044590127>

Cet article est intéressant, car il conditionne l'écartement de l'obligation d'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité dans les agglomérations de plus de 150 000 habitants prévue au troisième alinéa du I de l'article L. 2213-4-1 du même code.

La condition pour être écarté, est une démonstration !

- démontrer, au moins trois années sur les cinq dernières années, par des mesures réalisées ou par de la modélisation conformément à l'article R. 221 3 du code de l'environnement³⁰ que les concentrations moyennes annuelles en dioxyde d'azote (NO₂), sont inférieures ou égales à 10 µg/m³
- sur l'ensemble des stations fixes de mesures de la qualité de l'air de l'agglomération, ou pour au moins 95 % de la population de chaque commune de l'agglomération

Par définition, « une démonstration » c'est l'action de démontrer, de rendre évidente la vérité d'un fait, d'un raisonnement, d'une donnée ou sources de données de manière objective.

Il y a donc une véritable exposition de données afin d'affirmer une position de manière scientifique , évitant ainsi les actions dues au hasard et approximation.³¹

28 JORF n°0298 du 24 décembre 2022
<https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/jo/2022/12/24/0298>

29 Les zones à circulation restreinte (Articles R2213-1-0-1 à D2213-1-0-5)
https://www.legifrance.gouv.fr/codes/section_lc/LEGITEXT000006070633/LEGISCTA000032791903/#LEGISCTA000032791903

30 Code de l'environnement, Surveillance de la qualité de l'air,
https://www.legifrance.gouv.fr/codes/section_lc/LEGITEXT000006074220/LEGISCTA000006177052/#LEGISCTA000006177052

31 La ZFE-m doit être évaluée de façon régulière, au moins tous les 3 ans , pour apprécier son efficacité
Art L.2213-4-1 du Code général des collectivités territoriales
https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000043976834

La mise en place d'une ZFE-m , ...

... doit d'être qualifié ...

... et son efficacité doit être démontrée

- avant sa mise en œuvre,
- pendant,
- et au bout de ses 3 ans d'applications



Dans vos écrits, précédemment cités, vous exposez le fait que vous allez vous rapprocher d'Atmo-Normandie réseau de mesure de la qualité de l'air pour vous faire assister dans la réalisation de votre plan.

Je n'ai malheureusement pas trouvé de document public, ni de résultat d'appel d'offre pour les cellules ATMO.

Pouvez-vous me fournir le document qui officialise les actions ATMO sur notre territoire ?

ATMO – une association loi 1901 ...

L'unique source de mesure ???

Donc étude contradictoire impossible ...

... ce qui n'est pas très scientifique ...



Un Lobbying ???

Pourquoi chaque collectivité qui appartient aux citoyens, ne disposent pas de leurs propres missions de mesures des pollutions avec leurs propres outils et matériels ?

La démonstration impose une moyenne annuelle en dioxyde d'azote (NO₂) inférieures ou égales à 10 µg/m³ , alors même que l'article R221-1 du code de l'environnement³², établi les normes de qualité de l'air, pour ce type de polluant :

- Objectif de qualité : 40 µg/ m³ en moyenne annuelle civile
- Seuil d'information et de recommandation : 200 µg/ m³ en moyenne horaire
- Seuils d'alerte : 400 µg/ m³ en moyenne horaire, dépassé pendant trois heures consécutives
- 200 µg/ m³ en moyenne horaire si la procédure d'information et de recommandation pour le dioxyde d'azote a été déclenchée la veille et le jour même et que les prévisions font craindre un nouveau risque de déclenchement pour le lendemain

La démonstration invite :

- à une situation 4 fois en dessous des normes autorisées,
- et 40 fois en dessous du seuil d'alerte.

Imposer une ZFE-m dans notre territoire, au-delà des argumentaires d'exclusions sociales, obligerait nos citoyens à une contrainte disproportionnée aux normes imposées dans le reste du territoire.

³² [Art R221-1 du code de l'environnement](https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000022964539)

https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000022964539

Une ZFE-m,

C'est réduire la libre circulation des usagés non-électrisés ...

... car vous polluez, par nécessité de vie, ...

... qu'1/4 de la norme autorisée,

... et moins de 40 fois en dessous du seuil d'alerte.



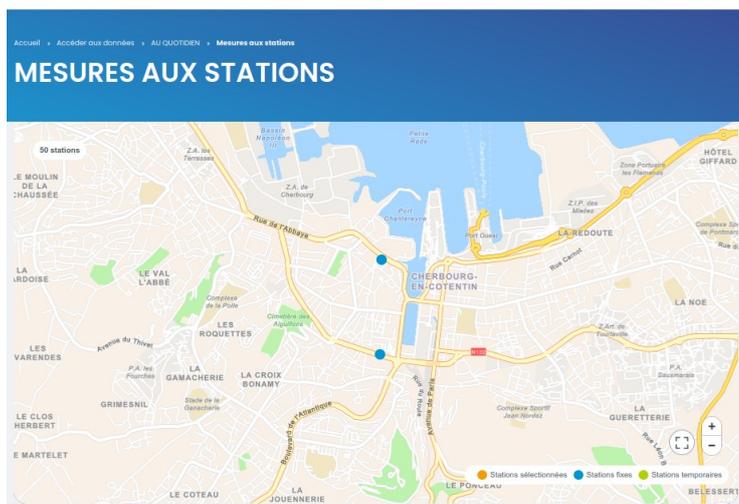
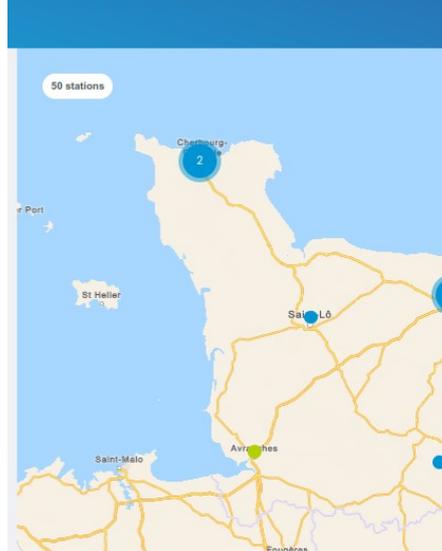
La démonstration inclut d'autres conditions :

- la mesure des stations fixes sur le territoire de l'agglomération, ou la modélisation sur ce territoire
- ou au moins 95 % de la population hors des zones exposés à cette moyenne basse voulue de dioxyde d'azote.

ATMO Normandie³³, à ce jour, n'indique que 2 stations pour l'ensemble de la Manche, sur 50 au total sur l'ensemble de son territoire de mesures (La Normandie).



MESURES AUX STATIONS



33 ATMO Normandie, les stations dans la Manche
<https://www.atmonormandie.fr/dataviz/mesures-aux-stations>

Donc, les 2 seules unités sont situées sur notre territoire, Le Cotentin.

Uniquement placées à Cherbourg, à proximité de deux axes routiers fortement fréquentés :

- sanctionnant l'ensemble du territoire Le Cotentin et leurs citoyens par une vie uniquement Cherbourgeoise
- un point de mesure non visible à l'Hôtel de ville, et l'autre visible sur le Boulevard Pierre Mendès France,
 - soit juste 850m les séparant

Cela est contraire au décret n° 2020-1138 du 16 septembre 2020 relatif au non-respect de manière régulière des normes de la qualité de l'air donnant lieu à une obligation d'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité³⁴, qui prévoit également que le périmètre pris en compte pour mesurer ce non-respect s'étend sur l'intégralité de la zone administrative de surveillance dont la collectivité dépend, afin d'éviter la stigmatisation des seuls territoires sur lesquels une station dépasse³⁵.

Une mise en place d'une ZFE-m ...

... sans la déploiement d'une 10ème d'autres points de relevés ...

... également réparti sur le territoire, donc majoritairement en pleine campagne ...

viendrait donc à rendre illégale l'installation des 2 stations actuellement en production sur Cherbourg.



A l'évidence, la Communauté d'agglomération du Cotentin,

- qui est située au nord du département de la Manche (sous l'influence de 3 zones maritimes non négligeable),
- et qui s'étend sur 1 439 km², avec un trait de côte de 220 km,
- qui comprend 132 communes pour 182 000 habitants (1/3 de la population de la Manche),
- et qui regroupe 9 Pôles de Proximité et 2 Communes Nouvelles
- s'agissant de la 3^e plus grande collectivité de France en nombre de communes et la 4^e agglomération de Normandie en nombre d'habitants.

est sanctionné uniquement par 2 zones de mesures à peine espacé !

En effet, nous pouvons lire, dans votre propre rapport [Cf ref. 11], page 153,

34 Décret :

<https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000042334334>

35 Définition du décret,

<https://www.consultations-publiques.developpement-durable.gouv.fr/projet-de-decret-relatif-au-non-respect-de-maniere-a2143.html>

Pour autant, la DREAL a établi une cartographie des sites sensibles en 2014 et a considéré les zones où la qualité de l'air est à surveiller afin de ne pas dépasser les valeurs limites de concentration. **La zone de Cherbourg-Octeville** apparaît comme zone sensible sur le territoire de la Communauté d'agglomération du Cotentin (cf. Figure 161).

Une « zone sensible » est un secteur où des dépassements de normes réglementaires relatives aux oxydes d'azote et aux particules fines sont susceptibles de se produire et d'avoir un impact sur la population ou les écosystèmes sensibles. Il s'agit de zones d'habitat denses ou sous l'influence de voiries à fort trafic.

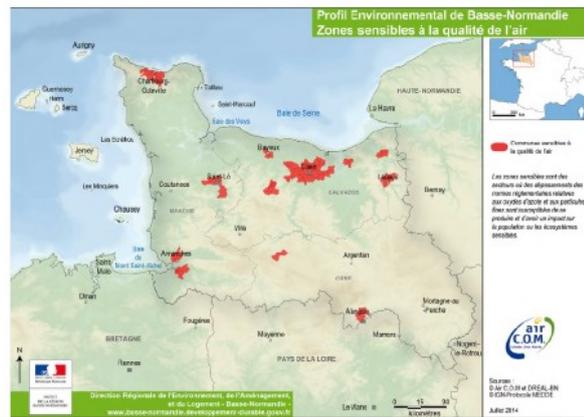


FIGURE 161. CARTE DES ZONES SENSIBLES EN 2014
Source : DREAL

que Cherbourg est défini comme une zone sensible à surveiller, il est donc logique que cette zone soit mesurée pour la santé des citoyens.

Mais au vu,

- de sa position
- de sa démographie
- de la présence de l'activité industrielle
- et des mouvements sociaux, comme la mobilité associée au transport
- etc ...

Cherbourg sera la cible unique pour la mise en place d'une ZFE-m.

Cela est donc contraire à la réglementation qui prévoit que le périmètre pris en compte pour mesurer ce non-respect s'étend sur l'intégralité de la zone administrative de surveillance dont la collectivité dépend, afin d'éviter la stigmatisation des seuls territoires sur lesquels une station dépasse.

Il faut avouer que la mise en place d'une ZFE-m à cet endroit serait donc non équitable à l'ensemble des citoyens du territoire, et offrirait une preuve supplémentaire à l'inefficacité de la mesure pour combattre les pollutions ! (qui est tout de même le but recherché !)

A savoir, pour comparaison :

- Superficie de Cherbourg-en-Cotentin : 68,6 km² ³⁶, soit 4,67 % de « Le Cotentin »
- Superficie de « Le Cotentin » : 1439 km² ³⁷
- Superficie des 13 communes en ZFE Rouen : 85.79 km²
- Superficie de Rouen (déjà en ZFE-m) : 663.8 km² ³⁸

Donc, par proportion, à l'image contemporaine de la mise en place ZFE-m de la Métropole de Rouen, (actuellement contesté en justice³⁹), où il est important de

36 INSEE Cherbourg ,
<https://www.insee.fr/fr/statistiques/1405599?geo=COM-50129>

37 Le Cotentin,
<https://lecotentin.fr/lagglo-du-cotentin>

38 INSEE Rouen
<https://www.insee.fr/fr/statistiques/1405599?geo=COM-76540>

39 Contestation en Justice de la ZFE Rouen métropole,
<https://www.tendanceouest.com/actualite-408607-rouen-des-associations-d-automobilistes-contestent-la-zfe-en-justice>

souligner que la mise en place de cette zone n'a été voulu, à titre consultatif⁴⁰, que par :

- 18 accords tacites, soit obligation liée avec la métropole donc 18 communes dont les citoyens n'ont pu refuser,
- l'avis positif de 2 communes,
- l'avis positif avec réserve d'une commune,
- l'avis positif avec réserve de la Fédération Nationale des transports de Voyageurs

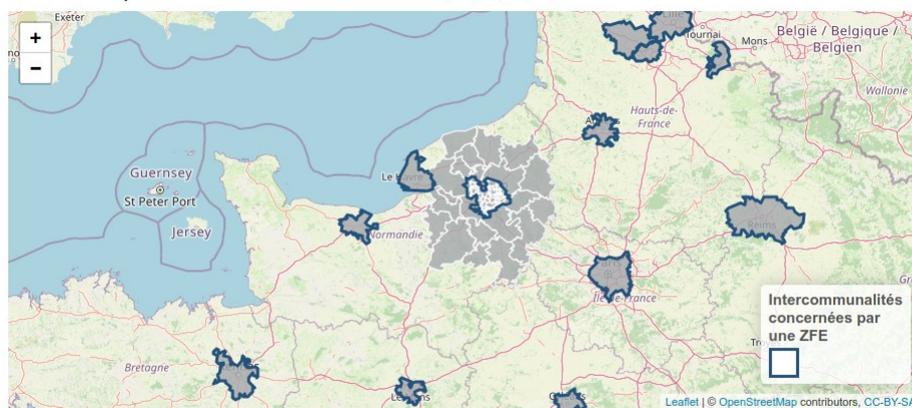
contre :

- 2 avis négatifs de deux communautés de communes
- l'avis négatif de 5 communes
- l'avis négatif sous réserve de 4 communes
- l'avis négatif même de la chambre de Commerce et d'Industrie

Avec, au final, une mise en place intégrée uniquement dans 13 communes.

Et en regardant aussi application pour visualiser les données du parc automobile des zones à faibles émissions ZFE du Ministère du développement durable⁴¹, en regardant la cartographie associée⁴²,

Véhicules particuliers classés Crit'Air E, 1, 2, 3, 4, 5 et non classés



Note : données à l'échelle communale à l'intérieur de l'intercommunalité concernée par la ZFE et à l'échelle intercommunale à l'extérieur

Source : RSVERO, 2022, SDES

à l'image des ZFE-m en cours en Normandie et en cours de déploiement, le déploiement d'une ZFE-m, à Cherbourg en intégrant les communes voisines avec la même surface moyenne de zone, cela serait ridiculement stupide, car cela ne réglerait pas les problèmes de pollution, tout en excluant la majeure partie des citoyens « ruraux » !



**Une politique de qualité de l'air et gestion des pollutions,
... appliquée par une ZFE-m sur Cherbourg ... ,**

**c'est exclure directement 95 % du territoire,
... en imposant des restrictions au 5 % restant ...**

Penchons-nous sur le fonctionnement des stations de mesures et autres statistiques, car les conditions d'être écarté de l'obligation de mettre en place les ZFE-m sont très précises, et la demande dite de « Démonstration » l'est encore plus.

40 [Info ZFE Rouen,](https://www.metropole-rouen-normandie.fr/zone-faibles-emissions-mobilite)
<https://www.metropole-rouen-normandie.fr/zone-faibles-emissions-mobilite>

41 [Les données du parc automobile des zones à faibles émissions ZFE](https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/une-application-pour-visualiser-les-donnees-du-parc-automobile-des-zones-faibles-emissions-zfe)
<https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/une-application-pour-visualiser-les-donnees-du-parc-automobile-des-zones-faibles-emissions-zfe>

42 [Visualisation graphique des ZFE en Normandie](http://dataviz.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/ZFEShinyAppv3/)
<http://dataviz.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/ZFEShinyAppv3/>

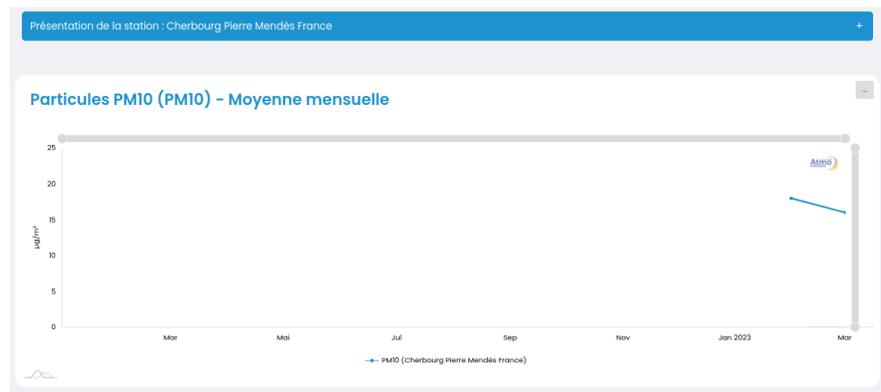
Qu'en est il des mesures NO₂ sur le territoire dans la période demandée, soit les 5 dernières années ?

Pour la station à l'Hôtel de ville⁴³ :



Les données ne sont accessibles que depuis Janvier 2021 !

Pour la station sur le Boulevard Pierre Mendès France⁴⁴ :



Les données ne sont accessibles que depuis février 2023 !

Même si visiblement, comme indiqué sous les graphiques, des moyennes sont retenues suivant la durée exposée pour une meilleure lecture :

- Période inférieure ou égale à 7 jours = données horaires
- Période entre 7 jours et 1 an = données journalières
- Période entre 1 an et 3 ans = données mensuelles
- Période supérieure ou égale à 3 ans = données annuelles

Les données visuelles dans l'interface n'affichent même pas les statistiques des 5 dernières années comme impose la loi pour assurer la démonstration.

Cherchez l'erreur ?

- il n'y a pas données exploitables de plus 1 an sur les stations de mesures
- Mais on cible les véhicules thermiques comme facteur de pollution ...

**Pas de données, pas de démonstration possible,
Pas d'étude de ZFE-m possible, Point ! !**



43 Statistique de la station à l'Hôtel de ville de Cherbourg ,
https://www.atmonormandie.fr/dataviz/mesures-aux-stations?date_debut=2021-04-23&date_fin=2023-04-24&station_id=CHER_HDV&polluant_id=03%2C08%2C24%2C39

44 Statistique de la station Bd Mendès France de Cherbourg
https://www.atmonormandie.fr/dataviz/mesures-aux-stations?date_debut=2021-04-23&date_fin=2023-04-24&station_id=CHER_PMF&polluant_id=24%2C39%2C03

Suivant la directive européenne UE 2019/1024⁴⁵, les données publiques des mesures, dans leurs intégralités (chaque mesure, et non les moyennes pour lecture) doivent être disponible facilement, dit souvent en « OpenData ».

Visiblement, il nous est impossible de disposer des données précises dans l'interface de gestion des API (dit OpenData) sur le site officiel d'ATMO Normandie⁴⁶.

Nous avons :

- soit les données extractibles en forme de synthèse déjà calculée (sans la formule de calcul ni données brutes) avec les tableaux de mesures-aux-stations
- soit uniquement les cartes de divers axes de synthèses, comme les épisodes de pollutions, indice de la qualité de l'air, émissions, etc... , de manière synthétique, là aussi sans les formules de calcul ni données brutes

En tant qu'exploitant des données des ATMO,

- **merci de leur demander l'ensemble des données brutes afin de les stocker de manière dynamique sur les infrastructures numériques de « Le Cotentin », librement accessible donc sans authentification, par exemple**
- **merci de monter un serveur de données et des maquettes en Open SIG (QGIS par exemple) pour permettre de rejouer et réinterpréter les données suivant les algorithmes que ATMO fournira en opendata afin de permettre de générer d'autres analyses.**
- **Il n'existe publiquement aucun certificat de contrôle métrologique des outils de mesure ; merci de fournir tous les rapports de contrôle et de validations métrologique des deux stations actuellement en production.**

ATMO ;
les graphiques sont jolies ;
mais les données sont flous ...



**ATMO ; Unique fournisseur de données,
mis sur un piédestal dans toutes les études ,
inclus celle des ZFE-m déjà posé ... !!!**

**Les données brutes ne sont pas accessibles !
(ni leurs formules des traitements ...)**

⁴⁵ Directive européenne sur l'usage des données publiques
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1561563110433&uri=CELEX:32019L1024>

⁴⁶ OpenData de ATMO Normandie
<https://api.atmonormandie.fr/>

Plusieurs sources de mesure !

Plusieurs jeux de données !

L'unique solution d'avoir une vraie information scientifique pour prendre les bonnes décisions

ATMO unique
= Pas de ZFE-m possible !

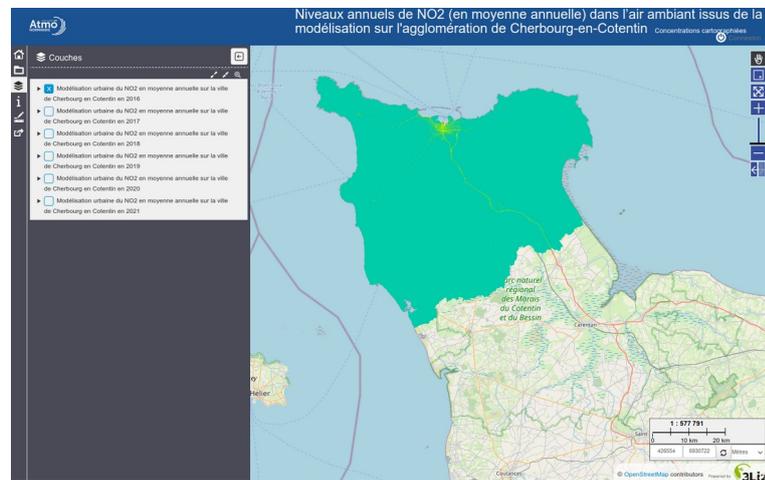


Afin d'assurer la démonstration, une autre méthode peut être utilisée suivant la loi, celle de la modélisation sur le territoire !

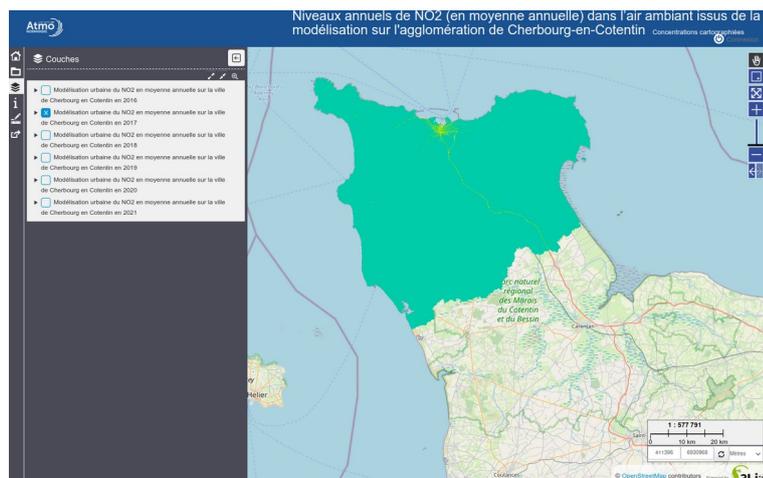
Si l'on regarde de manière indépendante, avec l'unique source possible, par les données des ATMO Normandie, voici ce que l'on peut observer en prenant les niveaux annuels de NO₂ (en moyenne annuelle) dans l'air ambiant issus de la modélisation sur l'agglomération de Cherbourg-en-Cotentin

(Concentrations cartographiées) :

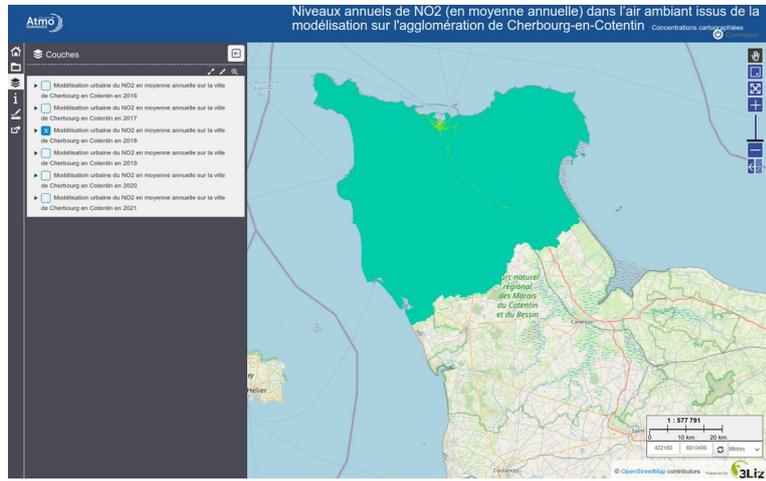
Pour l'année 2016 :



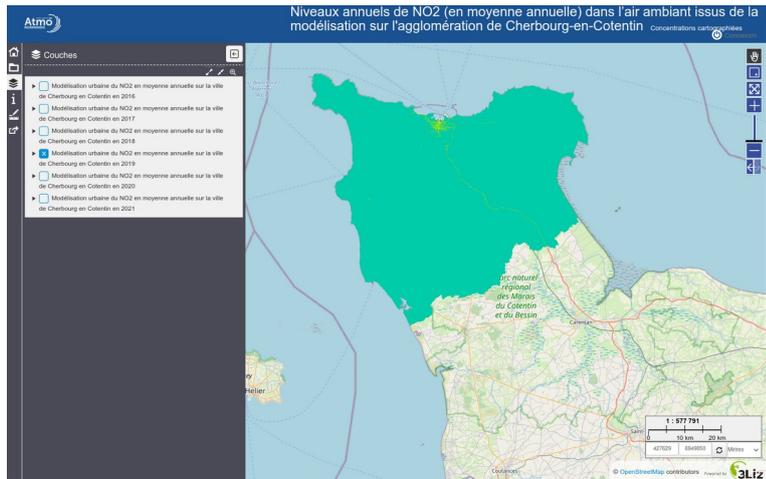
PPour l'année 2017 :



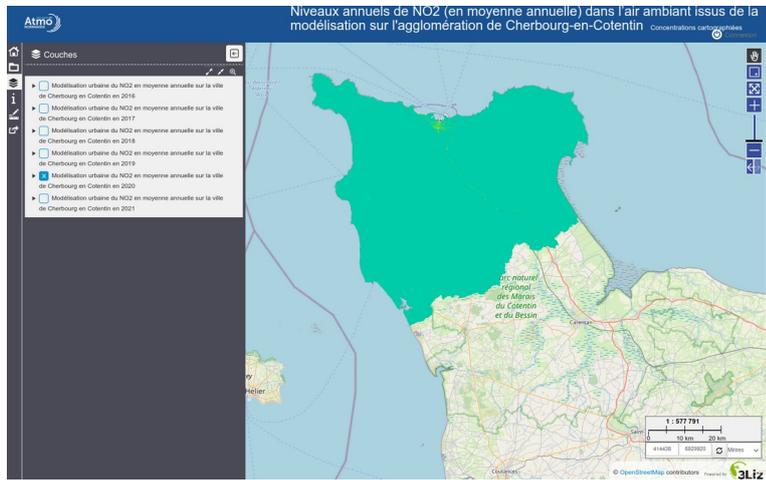
Pour l'année 2018 :



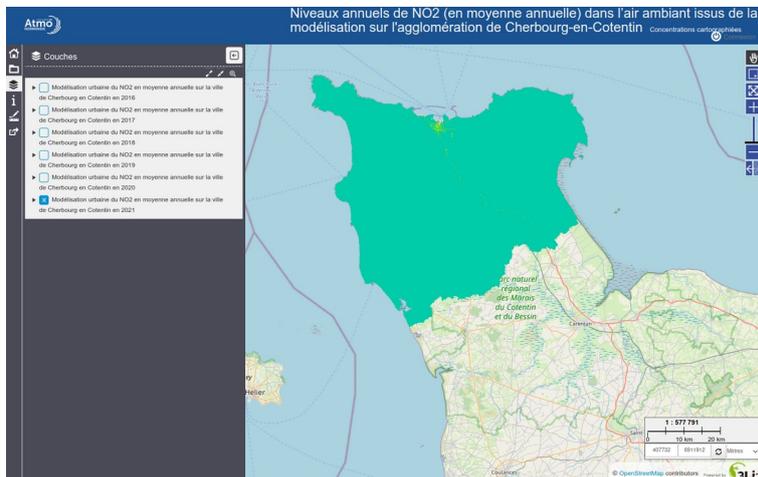
Pour l'année 2019 :



Pour l'année 2020 :



Pour l'année 2021 :



Nous pouvons observer :

- qu'il nous manque clairement la synthèse de l'année écoulée 2022
- n'assurant donc pas l'intégralité des modélisations sur les 5 dernières années obligatoires à la mise en place des ZFE-m !
- qu'il nous manque l'ensemble des données brutes et les méthodes de calcul afin de pouvoir vérifier leurs synthèses
 - les concentrations cartographiées sont très bien pour afficher un bilan graphique final, mais les données sont indispensables pour assurer la démonstration !
- que l'étude est intéressante, car elle a modélisée les polluant en les affichant sur les parcours de voies général comme la RN13 par exemple, et autres voies qui n'est pas densément peuplé à leur proximité
 - Malheureusement, la méthode de modélisation reste inconnue, car les données brutes et formules de calculs sont inaccessibles. On ne peut donc uniquement se fier à la cartographie exposée.

Encore une fois, sans les données brutes, il est donc impossible de donner un chiffre précis, mais la lecture simple des cartographies remontent très clairement qu'au moins 95 % de la population hors des zones exposés à cette moyenne basse voulue de dioxyde d'azote.

Cela est une des raisons non négligeable de valider l'exclusion de l'obligation de poser une ZFE-m sur le territoire de « Le Cotentin »



**Sans plus de données brutes,
sans pouvoir rejouer les méthodes utilisées ...
... On ne peut que réaliser des lectures simples des graphiques**

**Et ATMO seul, ...
... par ses propres méthodes ...
... arrive à nous démontrer ...**

**.... que Le Cotentin peut répondre sans problème à l'exclusion de
l'obligation d'un déploiement d'une ZFE-m ...**

Par cette démonstration simple :

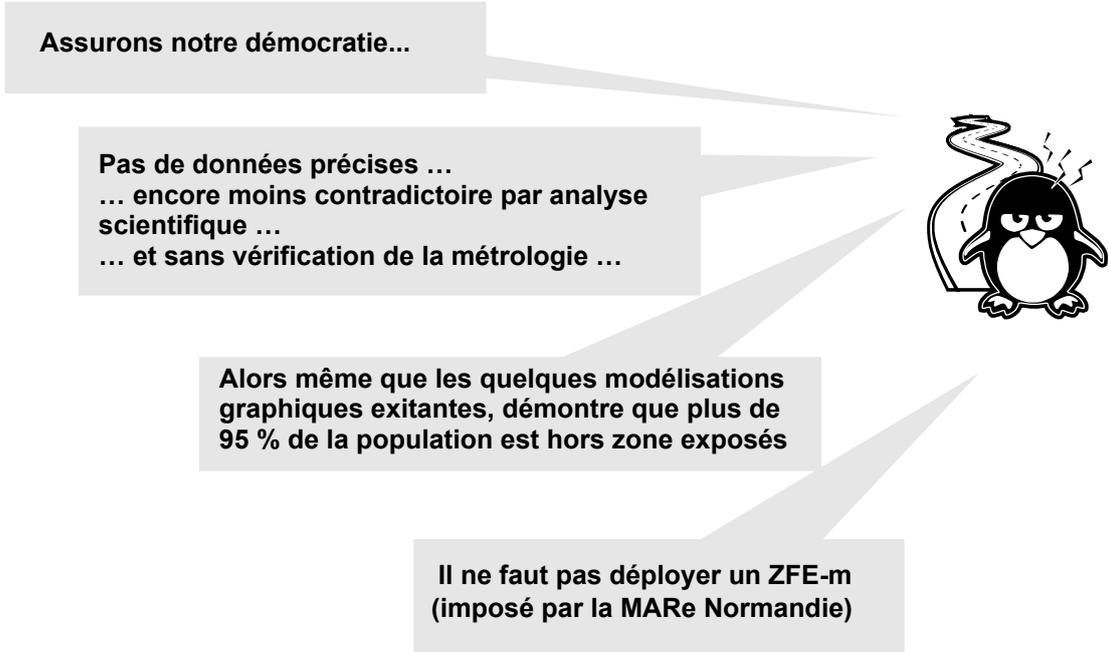
- La loi impose une démonstration, hors les données non-présentes et non accessibles n'offrent pas la contre-démonstration possible citoyenne ; alors par égalité de notre démocratie, une ZFE-m ne peut pas être mise en place dans ces conditions.

- La loi impose en alternatif, toujours dans le cadre des exceptions de mise en œuvre, que les modélisations affichent qu'au moins 95 % de la population hors des zones exposés à cette moyenne basse voulue de dioxyde d'azote, et cela est clairement le cas aux vues des cartographies de synthèse exposées.

Il est donc important de ne pas déployer, de manière imposée, la ZFE-m voulue par la MARE (précédemment cité).

D'autant, que la ZFE-m n'est régi uniquement sur l'orientation statistique d'un seul type de Polluant, le NO₂

Ce n'est pas pour autant qu'il faille négliger les divers types de Pollution afin de réussir collectivement le plan PCAET voulu.



Reprenons les études, mesures, et solutions sur les mobilités exposées dans vos divers documents.

Comme dans de nombreuses études, vos bilans montrent que la Mobilité reste l'une des sources de pollutions importantes.

Cela est parfaitement normal, car la ou les mobilités sont présentes naturellement de près ou de loin dans tous les domaines d'activités.

Et elle est, de facto, très facile à pointer du doigt.

Puis, comme dans toutes les agglomérations, la mobilité est l'un des axes majeurs qui est géré pour réduire les pollutions⁴⁷, quitte à réduire nos libertés de circuler sur les territoires par les ZFE-m et d'y utiliser des machines « arbitrairement définies comme polluantes maintenant alors qu'elles n'y étaient pas le jour de leur création ».

Alors même que ces dites machines problématiques, peuvent circuler librement autour des Zones de Forte Exclusion (ZFE) polluant le même air !

⁴⁷ [Guide de la mise en place du ZFE](https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Guide_accompagnement_mise_en_place_ZFEM.pdf)
https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Guide_accompagnement_mise_en_place_ZFEM.pdf



Donc , d'après ce guide,

Page 26, onglet recommandation,
je cite :

[...] La ZFE-m est un dispositif ayant, entre autres, pour objectif d'accélérer les renouvellement du parc de véhicule [...]

Donc, en marche forcé, pour un changement vers des véhicules électriques, pas forcément bon pour la planète suite au contrainte des matières premières nécessaire !

Le Cotentin va payer une véhicule à chaque citoyen ㄥㄥ ??



ZFE-m News : (Fake News)

Citoyennes, Citoyens,
la mise en place de la ZFE-m dans votre ville a permis de poser une bulle magique impénétrable au polluant les villes d'à coté (hors ZFE) ...

Vos véhicules neufs, électriques, à changer tous les 2-3 ans de préférence (SVP, c'est bon pour l'économie de nos piscines dorées), permettent aux pauvres des villes voisines de disposer de vos anciens véhicules thermiques.

Rassurez vous, leurs pollutions ne vous arriveront dans vos poumons grâce à la bulle magique ZFE-m !



Votre « politique Mobilité » à l'air parfaitement défini, avec des objectifs en relations avec ceux demandés par l'Etat et Union Européenne.

Mais il s'avère que les contraintes voulant être imposées comme la mise en place des ZFE-m ne sont pas compatibles avec notre territoire, tant que la démographie que sur les mouvements des contraintes sociaux (trajets professionnels, trajets éducation de nos enfants, trajets de vie commun, trajets commerciaux et de la vie de nos petits commerçants, etc.).

Par contre, un point positif, nous pouvons constater que vous essayez de porter :

- un projet de nouvelle génération de transport collectif
- Bus Nouvelle Génération (BNG), intra et extra-muros
- Mise ne place de l'usage du train par ferroutage et exploitation des lignes ferroviaire actuelles pour les personnes, ...,
- Divers projet pour les cyclistes,
- Divers projet de co-voiturage,
- Projets électrification du Port pour éviter le pollution à terre des générateurs électriques des bateaux de croisière polluants
- etc.

Cela est donc, et déjà, de parfaites alternatives positives à la mise en place de ZFE-m.

Mais il est important, aussi, de n'exclure personne dans LEUR mobilité.

Précisions

L'arrêté doit indiquer :

- ◆ les catégories de véhicules concernés (VP, VUL, VL) ;
- ◆ pour ces catégories de véhicules de restriction en s'appuyant sur Crit'Air.

Il n'existe pas de certificats pour les véhicules non routiers agricoles, ferroviaires, aériens, etc.). Ils ne peuvent donc pas être interdits de circulation dans le périmètre de la ZFE-m.

Une ZFE-m peut ne concerner que certaines catégories de véhicules (PL, etc.). Dans ce cas, seuls les véhicules de ces catégories concernées ont l'obligation d'être équipés d'un certificat qualité

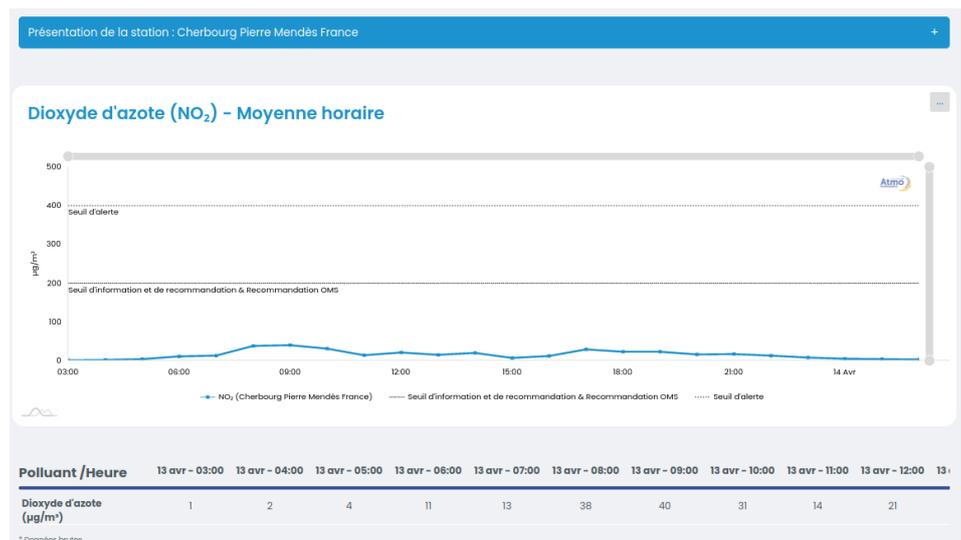


En effet, l'usage des véhicules et modes de déplacement, qui sont chiffrés à de nombreuses reprises que ce soit en local ou en national, sont issues majoritairement aux contraintes de vies sociales qui sont imposés aux personnes.

Tous les citoyens sont conscients de leur pollution ; ils n'aiment pas être dépourvus de solution et être de plus en plus imposé et contraint par des solutions qui ne répondent pas à leurs besoins (qui ne peuvent être que peu modifiés)

Dans le cadre des lourds travaux du BNG à Cherbourg, qui ne se focalise uniquement sur la performance de transport d'usager intra-Cherbourg, cela génère actuellement beaucoup de nuisance. (délais de route augmenté, surcharge d'itinéraires bis, augmentation des risques d'accident , etc.).

En effet, les bouchons dus aux chantiers génèrent et affichent une augmentation de la pollution en NO₂ (artificiellement élevé) en faveur de la mise en place de ZFE-m., mais largement en dessous des seuils recommandés par l'OMS et d'alerte défini par l'Etat.



Ce qui est paradoxal, car vous avez défini le projet comme utile contre la pollution.

Comme quoi,

- soit il aurait fallu organiser un morcellement des travaux pour réduire, voir éviter, les bouchons, donc les pics de pollutions mesurés
- soit déplacer les unités de mesures-aux-stations hors des chantiers durant les travaux (d'autant que, naturellement, les engins de chantier polluent par leurs nombreuses heures d'utilisation)
- soit faire un retour d'expérience en concluant une mauvaise position des unités, qui n'est pas révélateur de la pollution moyenne de l'ensemble de l'agglomération « Le Cotentin »



Dans vos documents d'analyse, les différents types de mobilités sont pas ou que peu exposées. La mobilité est donc exposée de manière très généralisée à part l'unique cible dérangeante qui est « l'automobile ».

L'automobile visé est celui polluant utilisant les carburants primaires fossiles, véhicules qu'il faut réduire son usage pour 2050.

Et les véhicules mis en avant sont ceux exposés dans le code de l'environnement et le code de la route⁴⁸.

Hors de nombreuses études ont démontrés et sont en train de démontrer que les véhicules électriques et hydrogène (qui n'est pas une énergie primaire) ne sont pas forcément moins polluante.

Par contre ce qui est complètement sûr, c'est que, durant leurs usages, ces dernières n'émettent pas de NO₂ au contraire de leurs homologues historiques aux énergies fossiles ; « Bizarrement », elles passent donc légalement dans les ZFE-m, car c'est l'unique polluant de référence pour la mise en place des ZFE-m.

48 Décret n° 2017-24 du 11 janvier 2017 pris pour l'application des articles L. 224-7 du code de l'environnement et L. 318-1 du code de la route définissant les critères caractérisant les véhicules à faibles et très faibles niveaux d'émissions de moins de 3,5 tonnes
<https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000033857529>

NO₂ (Dioxyde d'Azote)

**Seul polluant mesuré pour les ZFE-m ...
... et uniquement pendant l'usage de la machine pour la mobilité
...**

Les véhicules électriques n'en émettent pas à l'usage de trajet ...

**Cool ...
Pas de soucis pour les ZFE-m ... Local, immédiat, le monde
uniquement centré sur le KM parcouru en polluant ici et
maintenant , mais surtout pas ailleurs**



**On en parle ,
... du coût environnemental ...**

**de l'ensemble des pollutions de la création,
gestion, et recyclage ???**

ㄥㄥㄥ Non ???

Mais, dans votre document « Plan d'actions 2022-2027 »[Cf ref. 14], vous avez défini des évolutions et objectifs de réduction de pollutions autour de nombreux axes et naturellement autour des mobilités en différenciant les usages et machines.

Nous pouvons donc voir vos objectifs :

- réduction des circulations automobiles
- recours au parcours pédestre
- recours à l'usage du cyclisme
- recours au covoiturage
- augmentation des usages des transports en commun (Bus, transport à la demande, train, etc...)

Il est important de permettre à chacun d'intégrer le véhicule voulu ; ne pas exclure les véhicules thermiques, ni les véhicules électriques (nouvelles mobilités par exemple, comme les vélos électriques, trottinettes, Bus bi-motorisation, etc...).

Chacun doit pouvoir faire son choix et être libre de circuler avec le véhicule voulu (souvent naturellement imposé par les contraintes de vie ...).

La réduction de l'usage de l'automobile, comme vous le décrivez, ressemble fort aux divers politiques du gouvernement.

Cela ne doit surtout pas être issu de la mise en place d'une ZFE-m (comme voudrait vous l'imposer le Ministère de l'Écologie)

Par contre, vos 700 pages de documentation prennent en compte de nombreux facteurs chiffrés, posés, et expliqués, afin de réussir l'objectif de 2050.

Mais pour la Mobilité, il y a un grand oublié : l'usage de la Motocyclette , et plus particulièrement l'usage de 2-3 Roue-Motorisés (2-3RM), qui est une des solutions !, dans votre Plan de Déplacement Urbain (PDU) ^{49 50}

49 [Le Plan de déplacement du Cotentin : une vision ambitieuse](https://www.capcotentin.fr/le-plan-de-deplacement-du-cotentin/)
<https://www.capcotentin.fr/le-plan-de-deplacement-du-cotentin/>

50 [Arrêt de projet – Plan de Déplacement du Cotentin](https://www.lecotentin.fr/system/files/2022-06/DEL2020_002%20-%20Arre%CC%82t%20projet%20plan%20de%CC%81placement%20cotentin.pdf)
https://www.lecotentin.fr/system/files/2022-06/DEL2020_002%20-%20Arre%CC%82t%20projet%20plan%20de%CC%81placement%20cotentin.pdf

Plan d'usage des 2-3RM (Plan Moto, 125 cm³, cyclomoteurs, etc ...) :

Favoriser l'usage des 2-3RM : l'alternative à la mise en place des ZFE-m ; et une bonne solution à la réduction des pollutions de mobilité et à l'amélioration de la circulation dans le Cotentin.



Malheureusement, trop souvent oublié, et encore une fois inexistant votre Plan de Déplacement Urbain du Cotentin (PDU)

Favoriser l'usage des 2-3RM :

l'alternative à la mise en place des ZFE-m ; et une bonne solution à la réduction des pollutions de mobilité et à l'amélioration de la circulation dans le Cotentin.

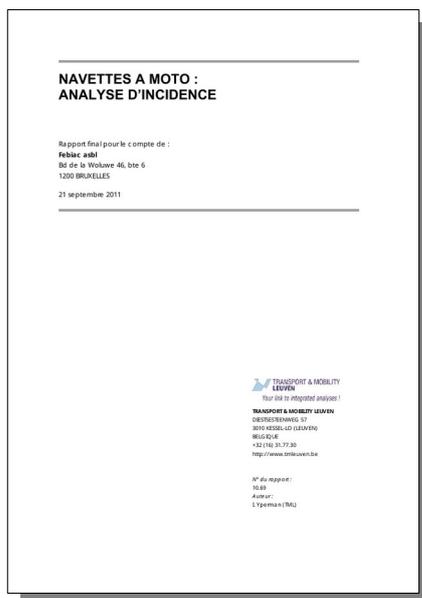
Il faut le souligner,

- que votre Plan de Déplacement Urbain, par évolution historique s'est renommé en Plan de Déplacement du Cotentin, car vous avez parfaitement intégré l'ensemble des déplacements des citoyens de « Le Cotentin », qui définit la Mobilité bien au-delà du centre Urbain de Cherbourg.
- et que l'on le retrouve parfaitement dans vos documentations, analyses, et plan d'actions pour votre étude Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET)

Mais vous avez cruellement oublié une catégorie d'utilisateurs, ceux et celles invisibles, et malheureusement vus uniquement par la faute de quelques individus hors normes, faisant du bruit excessif, des acrobaties sur les routes, et autres rodéo-urbains de la presse à sensation, qui sont les utilisateurs des 2-3RM (Cyclomotoristes électriques et thermiques, les utilisateurs de scooters et 125cm³, les motocyclistes ...).

Nota-Bene :

Afin d'améliorer votre plan de Mobilité, je ne peux que vous conseiller de lire, en détail, « NAVETTE A MOTO : ANALYSE D'INCIDENCE »⁵¹ l'une des études de l'université « Transport & Mobility LEUVEN » à Leuven en Belgique, écrit par la scientifique I. Yperman (TML), sur l'amélioration des flux à Bruxelles grâce à l'usage des 2-3RM.



51 https://ffmc.asso.fr/IMG/pdf/etude-louvains-10_demotosenplus=40_debouchonsenmoins-2.pdf

Mais en ce qui concerne la mise en œuvre de votre PCAET, l'usage des 2-3RM (véhicules à 2 ou 3 roues motorisés) doit être intégré aussi activement dans vos projets, comme le sont actuellement les nouvelles mobilités, le vélo et le transport en commun !

Dans les usages des 2-3RM, il est important de distinguer :

- les émissions de gaz à effet de serre (influence climat planétaire)
- et les polluants (enjeux de santé publique)

CO₂ : gaz carbonique (gaz à effet de serre)

NO₂ : dioxyde d'azote

PM : micro particules

COV : composés organique volatiles (hydrocarbures)

Hc : hydrocarbures imbrûlés

NO_x : oxydes d'azote

Voici quelques arguments à prendre en compte pour poser les fondations à la construction d'un « Plan 2-3RM » dans votre PCAET

Il n'y a pas de 2-3RM diesel donc pas de NO_x et particules fines associé à ce type de carburant.

L'usage des 2-3RM fluidifie la circulation.

Selon l'étude de Louvain, [Cf ref. 47] cité ci-dessus, il a été démontré que si 10 % d'automobilistes passent au 2-3RM, il y aurait - 40 % d'embouteillage et + 25 % de 2-3RM.

Donc il n'y aurait plus d'embouteillages.

Cela se traduirait également par une chute du CO₂ (-7,5%), du NO₂ (-5,5%) et des PM Micro-Particules (-20%).

Et selon l'Ademe (en 2008)⁵², l'usage des 2-3RM permettrait de réduire de 50% du taux de CO₂ émis et carburant en moins par rapport à l'automobile.

Le Parc 2RM, à savoir :

- Selon une étude statistique Ministère de l'Environnement en 2012⁵³, les 2RM se répartissent
 - en 26 % de 50 cm³,
 - en 26 % de 125 cm³ (motos légères)
 - et 48 % de motos « lourdes » (+ 125 cm³).
- Selon cette même étude, La France dénombre plus de 3,6 millions de 2RM répartis géographiquement selon :
 - Rhône-Alpes = 10,4 %
 - Paca = 11,5 %
 - IDF = 15,8 % ,soit 38 % des 2-3RM

En Basse-Normandie, les 2RM représente 2,7 %, soit plus de 25 300 véhicules.

Ces 2RM circulent en moyenne 3 000 km/an, mais

- les plus récents circulent le plus, donc moins de pollution
- les plus récents sont des usagers à l'usage principal de trajet domicile-travail, qui font naturellement plus de kilomètre que les usagers en tourisme classique.

La seule catégorie de 2RM qui pose un vrai problème d'émissions polluantes (Cov et Hc), c'est celle à moteur 2 Temps, en cours de disparition, remplacée par des motorisations 4 Temps.

Ces 2RM utilitaires (4T) (50 cm³ ou 125 cm³ et 250 cm³) consomment en moyenne 2 à 3 litres au 100 km soit 2 à 3 fois moins qu'une automobile récente.



⁵² [Comparaison entre deux-roues à moteur et voitures : profil de conduite, consommation de carburant et émissions des gaz d'échappement en utilisation quotidienne \(Bertrand-Olivier DUCREUX\), https://expertises.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/comparaison_2roues_voitures.pdf](https://expertises.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/comparaison_2roues_voitures.pdf)

⁵³ [Enquête sur l'utilisation des deux-roues motorisés en 2012, https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/enquete-sur-lutilisation-des-deux-roues-motorises-en-2012](https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/enquete-sur-lutilisation-des-deux-roues-motorises-en-2012)

L'encombrement, l'emprise sur l'espace public, le poids et le nombre de personnes transportées ?

- Quatre 2RM de taille moyenne peuvent stationner à la place d'une auto de taille moyenne
- Un 2RM pèse en moyenne de 130 à 220 kg, soit environ six fois moins qu'une voiture moyenne (1 200 kg). En termes de « développement durable », c'est moins d'usure des chaussées, moins de travaux...
- Un 2RM avec une personne à bord = 50 % du taux d'occupation du véhicule, 100 % à deux.
- L'utilisateur 2RM en trajet quotidien domicile/travail,
 - c'est une voiture de moins dans le trafic, moins d'embouteillage = moins de pollution,
 - c'est un usager de moins dans le bus et autres transports en commun, laissant la place à d'autres usagers non-motard.
 - c'est un temps de trajet optimisé (permet d'accompagner ses enfants à l'école à pied, par exemple...)
- L'utilisateur 2RM assume ses coûts à sa charge
pas de coûts d'aménagements publics,
pas de nécessité de sites dédiés pour circuler,

L'usage du 2-3RM ailleurs en Union Européenne ... et les ZFE-m :

- en Suède, à Birmingham, et à Bruxelles, tous les 2-3RM sont exemptés des dispositifs de restriction de circulation (ZFE-m)
- et la Finlande a déclaré que l'usage 2-3RM est un élément fluidifiant à favoriser dans la question des déplacements (déclaration du ministre des transports Finlandais en septembre 2018 ⁵⁴).

54 En Finlande, le gouvernement conseille de rouler à moto pour réduire la pollution, <http://www.moto-net.com/article/en-finlande-le-gouvernement-conseille-de-rouler-a-moto-pour-reduire-la-pollution.html>

Tous les tests de comparaison de mode de transports réalisés par la FFMC et la Fema (Fédération européenne des associations de motocyclistes) en 2014 et 2017 ...

**.... démontrent l'efficacité du 2-3RM en zone urbaine,
.... à égalité avec le vélo sur trajets courts (moins de 5 km).**



Ces simples points statistiques issues de ces études sérieuses, et les divers retours d'expériences et volontés politiques de nombreux responsables, assurent un réel sujet à poser et à débattre pour une meilleure mobilité pour tous, avec un meilleur partage des voies publiques et pour réduire les pollutions afin d'atteindre les objectifs voulus en 2050.

En effet, il suffit de se rendre sur les parkings motos dans les 3 grosses industries de l'agglomération.

Même le complexe commercial les Éléis a intégré nativement des parkings motos pour ses commerces, ou bien même chaque centre commercial laisse naturellement des zones de parking pour les motos Un motard consomme et vie là où il peut librement circuler et se stationner)

Ou bien se rapprocher des points de parkings aux cœurs des villes, parfois automatiquement et correctement organisés offrant le respect des autres usagers en squattant un bout de trottoir, un bord de place public, etc., pour se rendre compte que l'usage des 2-3RM n'est pas non négligeable sur notre territoire, assurant même déjà une des alternatives des mobilités nécessaires à la vie de la collectivité.

Avec quelques idées simples, comme l'autorisation de circulation des 2-3RM dans les voies réservées au Bus (actuelles, et nouvelles), ou bien favoriser les trajets domicile-travail en 2-3RM pour les entreprises de la région, ou bien d'autres solutions à contextualiser, cela permettrait, comme le démontre les précédentes analyses, de déployer d'autres alternatives à l'automobile laissant la place à ceux et celles ne pouvant s'en passer et permettant ainsi de tenir les objectifs de pollutions 2030-2050.

Je me ferais la joie de vous embarquer en découverte Moto organisée, et de partager avec vous, les élus, les agents de la fonction publique, les associations attachées à vos travaux (même d'avis opposé, et là vive la démocratie) mon expérience et l'expérience d'autres usagers de 2-3RM afin de construire ensemble le « volet Moto » de la Mobilité dans le Cotentin.