

FONDS MARIANNE

Marlène Schiappa
sous le feu des sénateurs

Mise en cause dans l'affaire du Fonds Marianne, celle qui était alors ministre déléguée à la Citoyenneté a rejeté la faute sur l'administration.

Auditionnée hier par la commission d'enquête du Sénat sur le Fonds Marianne de lutte contre le "séparatisme", Marlène Schiappa, a assuré vouloir assumer sa "responsabilité" dans la gestion controversée de ce fonds, tout en se défaussant régulièrement sur son administration et sans convaincre les sénateurs.

La ministre a été auditionnée pendant plus de trois heures: c'est elle qui, alors ministre déléguée à la Citoyenneté, avait annoncé, au printemps 2021, le lancement de ce fonds, initialement doté de 2,5 millions d'euros, six mois après l'assassinat du professeur Samuel Paty. Il visait à financer des associations défendant "les valeurs de la République" en apportant, sur les réseaux sociaux, des "contre-discours" à l'islam radical. "Je prends la responsabilité qui est la mienne, c'est-à-dire la responsabilité politique", a déclaré celle qui est aujourd'hui secrétaire d'État à l'Économie sociale et solidaire. "J'endosse bien sûr la responsabilité de mes décisions et de mon directeur de cabinet."

Marlène Schiappa a concédé "qu'on aurait pu faire les choses différemment", qu'il y a "eu des dysfonctionnements dans l'orga-



Marlène Schiappa, hier, face à la commission d'enquête du Sénat. /AFP

“

"Je (ne) prends rien que ma responsabilité". „

nisation et dans la gestion" de ce fonds. Avant de minimiser: "Je (ne) prends rien que ma responsabilité" ou encore "Je ne crois pas qu'on puisse imputer à (...) un responsable politique la malversation interne d'une structure à laquelle il fait confiance", a-t-elle dit.

Est-elle intervenue dans le processus de sélection des 17 associations choisies pour bénéficier du fonds? Et notamment auprès de l'Union des sociétés d'éducation physique et de préparation militaire (USEPPM), principale bénéficiaire (355 000 euros prévus)? "Je ne faisais pas partie du comité de sélection", a-t-elle rétorqué, alors que trois membres de son cabinet y participaient.

Pas convaincus les sénateurs Raynal et Husson: "Continuez-vous vraiment à dénier toute responsabilité dans ce fiasco?" Et de déplorer: "Quand je lis que la famille Paty refuse de lier son nom de famille au Fonds Marianne (...) ça me fait mal", termine Claude Raynal.

"Les ZFE peuvent devenir des bombes sociales"

Le sénateur des Alpes-Maritimes, Philippe Tabarot, a remis hier un rapport sur les Zones à faibles émissions. Le gouvernement doit faire des annonces le 10 juillet.

Coincidence? Le jour où le sénateur Philippe Tabarot (LR) présente son rapport sur les ZFE, en demandant "un desserrement du calendrier", le ministre de la Transition écologique, Christophe Béchu, annonce des initiatives. Le comité de concertations mis en place en octobre et composé des collectivités concernées, de l'État, d'associations et de professionnels, lui remettra son rapport le 10 juillet. Avec des aménagements sur le dispositif des ZFE? Hier, le ministre a ainsi réagi au rapport sénatorial: "Soyez assurés de ma pleine mobilisation, avec l'ensemble des acteurs concernés pour ne laisser personne au bord de la route."

Les Zones à faibles émissions peuvent-elles devenir des bombes sociales?

Oui, les ZFE peuvent devenir des bombes sociales. Elles se mettent en place depuis la loi d'orientation des mobilités, climat et résilience. Jusqu'à présent cela ne faisait pas trop de bruit car étaient concernés les véhicules les moins nombreux. Et puis, pour l'instant, il n'y a aucun contrôle. Mais la tension commence à grandir dans certains territoires, des manifestations ont eu lieu à Rouen. Une montée très forte en puissance va avoir lieu en vue de 2025 avec la création de 32 ZFE supplémentaires. Et surtout parmi les onze premières qui seront en dépassement de seuil (Marseille est concernée, Ndlr), il y aura une obligation d'interdire les vignettes Crit'Air 3 en plus des Crit'Air 4 et 5. En France, cela correspond à 13 millions d'automobiles. Dans le troisième arrondissement de Marseille, l'un des plus pauvres de France, ces trois vignettes correspondent à 52 % du parc automobile. Est-ce faisable d'expliquer à ces habitants qu'ils ne pourront plus rentrer dans Marseille? Et sont-ils en capacité financière d'en changer rapidement? Non.

Que dréconisez-vous?



Depuis le 1^{er} janvier, la ZFE de Marseille est interdite aux diesels dont la première immatriculation est comprise entre le 1^{er} janvier 1997 et le 1^{er} janvier 2000. /PHOTO N.V.

industries et du port même si des efforts sont faits dans ces domaines. Mais là aussi cela prend du temps.

Qu'en pensent les grands élus locaux que vous avez rencontrés?

Certains souhaiteraient que l'on desserre le calendrier et d'autres ont déjà renoncé à accélérer le calendrier comme ils le voulaient au départ. Il existe un principe de réalité et un principe de santé publique. Il faut prendre des mesures. Mais

La ZFE de Marseille

Depuis le 1^{er} janvier, la Zone à faibles émissions de 19,5 km² (un très grand centre-ville) est interdite aux diesels dont la première immatriculation est comprise

Le 49.3 attaqué par le Conseil de l'Europe

Souvent critiqué en France, cet article clé du feuilleton de la réforme des retraites, s'attire à présent les foudres de l'Europe.

L'article 49.3 de la Constitution "soulève des interrogations au regard des principes du pluralisme, de la séparation des pouvoirs et de la souveraineté du législateur", a déclaré un organe du Conseil de l'Europe dans un "avis intérimaire" publié hier. La Commission de Venise rappelle dans son avis qu'il est "nécessaire de préserver l'équilibre des pouvoirs entre le Parlement

et l'exécutif". Elle s'en prend donc à l'article 49.3, dispositif utilisé par les gouvernements pour permettre l'adoption de lois sans vote de l'Assemblée. Depuis mai 2022, le gouvernement Borne a ainsi eu recours à 11 reprises à ce dispositif. Cet article "ne représente pas une forme de délégation, mais plutôt un pouvoir législatif autonome entre les mains de l'exécutif", observe la Commission, qui a examiné "les garde-fous qui existent contre l'utilisation excessive et les risques d'abus d'utilisation". Elle conclut que "d'une manière apparemment inégale par rapport aux autres pays européens", l'article 49.3 "renverse la charge de l'initiative" du rejet d'un texte "au profit du législateur".

Une meilleure information car ce sont des sujets de santé publique qui sont très méconnus. Il faut aussi des aides mieux ciblées, surtout pour les ménages modestes et pour les gens qui habitent hors des ZFE et qui ont moins de transports en commun. Il faudrait également instituer un contrôle technique annuel pour les véhicules Crit'Air 3 bien entretenus. Ils obtiendraient un certificat écoresponsable qui pourrait montrer que leur véhicule ne pollue pas.

Faut-il modifier le calendrier d'application?

Oui, il faut desserrer les calendriers, repousser, pour les onze premières ZFE dont celle de Marseille, l'interdiction des vignettes Crit'Air 3 à 2030, et repousser également à cette échéance la création des 32 ZFE supplémentaires, soit toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants (Alsace et Au-

Il existe un principe de réalité et un principe de santé publique. „



quand on dit qu'il ne faut pas toucher au calendrier, c'est se mentir car le calendrier n'est pas tenable.

Les pouvoirs publics ont décidé de ne faire aucun contrôle.

L'Etat et les collectivités se renvoient la responsabilité des contrôles, personne ne veut les faire pour les raisons que l'on imagine...

Vous avez interpellé Christophe Béchu au Sénat. Sa réponse vous a convaincu?

Ma mission a fait accélérer le rythme des décisions futures. Il annonce des propositions le 10 juillet à la suite de la remise du rapport de cette mission. Qu'ils prennent des recommandations de France urbaine, de l'Assemblée et du Sénat, c'est bien si on ne se voile pas la face. Car aujourd'hui on est mal parti pour faire cohabiter obligation de santé publique et zones

entre le 1^{er} janvier 1997 et le 1^{er} janvier 2000 (Crit'Air 5). Dès le 1^{er} septembre, il en sera de même pour les véhicules diesel immatriculés entre 1997 et 2005 (Crit'Air 4 et 5). Pour les Crit'Air 3, c'est-à-dire l'ensemble des véhicules à essence mis en circulation entre 1997 et 2005 et les diesels immatriculés jusqu'en 2010, l'interdiction démarrera dès le 1^{er} janvier 2025. Elle concernera 35,4 % des automobiles de la métropole. En mettant une roue dans une ZFE avec un véhicule non autorisé, la contravention est de 135 euros. Pour les véhicules Crit'Air 3, les amendes sont de 90 euros ou un point sur le permis d'hui les 150 000 habitants. Le gouvernement a annoncé la mise en place d'un système de contrôle sanction automatisé à partir de septembre 2023.

