

Article écrit par Barbara ROMERO le 10 février 2017

Des alternatives simples contre la pollution de l'air !

Le gouvernement a actionné des leviers répressifs pour améliorer la qualité de l'air. Mais de nouveaux comportements et usages de la route n'auraient-ils pas de meilleurs résultats ?

Grenoble et Lyon fin 2016, et maintenant Paris depuis le 16 janvier... La mise en place de Zones à Circulation Restreinte (ZCR) s'accélère en France depuis juin 2016. Le principe ? Délimiter des zones, par arrêté municipal, où les véhicules les plus polluants sont interdits de circuler et de stationner. Les villes qui souhaitent mettre en place ces ZCR utilisent la nomenclature officielle fixée par arrêté du 21 juin 2016 et les certificats CRIT'Air, qui permettent de distinguer les véhicules autorisés à y circuler. L'Italie compte 100 zones de ce type, l'Allemagne, 80. Mais cette mesure (coûteuse) a-t-elle un réel impact sur la qualité environnementale ?

UN MILLION D'EUROS DE BUDGET DE FONCTIONNEMENT SUR TROIS ANS

"Nous avons récemment contacté nos homologues allemands, leurs études montrent l'impact très résiduel de ces zones sur la qualité de l'air, dont l'amélioration tient aussi aux évolutions des véhicules (filtres à particules, pot catalyseur...). L'instauration de mesures restrictives de circulation n'est pour eux pas convaincante. La majorité des zones ont été créées entre 2008 et 2009, et le mouvement s'est très vite essoufflé" souligne Céline Genzwurker-Kastner, Directrice Juridique et des Politiques Publiques de l'Automobile Club Association. La Suisse, pourtant réputée pour sa forte conscience écologique, a renoncé à mettre en place cette politique. *"Elle l'a envisagé en 2011, mais le rapport coût-impact environnemental n'était pas probant, donc elle a abandonné l'idée"*, précise Céline Genzwurker-Kastner.

Pointée du doigt : le coût d'une ZCR. *"La mise en place d'une zone est estimée entre 15 000 et 150 000 euros, plus un million d'euros pour son budget de fonctionnement sur trois ans"*. Installation de panneaux de signalisation et marquages au sol, mobilisation des forces de l'ordre pour les contrôles... Tout cela a, de fait, un coût (pour les administrés) sans que l'on puisse encore estimer ses retombées sur la qualité de l'air. Plus surprenant ? Ces zones existaient déjà il y a quelques années, baptisées *"Zones d'Action Prioritaire pour l'Air"* (ZAPA). Souvenez-vous aussi des *"vignettes vertes"* abandonnées par le gouvernement Jospin en 2000. Alors pourquoi revenir en arrière ? *"La qualité de l'air est évidemment une préoccupation majeure, nous ne sommes pas des extrémistes de la voiture ! En revanche, nous défendons une mobilité pour tous et nous prôtons des mesures qui ne soient pas pénalisantes notamment pour les ménages modestes. Avoir une voiture ancienne, et donc souvent plus polluante, n'est pas un choix, mais un problème de budget"*, rappelle la directrice juridique. Or, donner une contravention (68 € pouvant être majorée jusqu'à 375 € dans un délai de 45 jours) ne va pas limiter la pollution de l'air ! *"Ces pastilles ne vont pas 'soigner' la qualité de l'air et auront de lourds effets secondaires pour les usagers."*

APPRENDRE UNE CONDUITE “MODERNE”

L'Automobile Club prône, de son côté, d'autres mesures moins pénalisantes *“et ayant un vrai impact sur le long terme.”* La première ? Développer une politique fiscale incitative pour permettre de renouveler le parc ancien. Or, comme nous l'avons développé dans notre dossier de fin d'année, le nouveau barème du “Bonus-Malus” ne va pas dans ce sens et serait même un “anti-Grenelle”.

Deuxième mesure : revoir l'aspect formation, *“complètement occultée dans la politique environnementale”*. Or, les résultats des stages d'éco-conduite sont assez impressionnants. *“À l'issue d'un stage, les entreprises réduisent en moyenne de 20 à 25 % leur consommation de carburant”*, précise Jean-Philippe Monnatte, Président de l'Automobile Club Prévention. Par effet boule de neige, le rejet de gaz polluants diminue également. Une étude comparative a ainsi révélé qu'un conducteur d'un même véhicule adoptant une éco-conduite réduisait de 19 % son rejet de CO₂. Si on s'y mettait tous, l'impact environnemental serait net.

Depuis 2008, l'Automobile Club l'a bien compris. Plus de 70 formateurs proposent, sur tout le territoire, des stages d'écoconduite à l'attention des entreprises et des particuliers. *“Aujourd'hui l'éco-conduite est enseignée sous un angle plus global que la simple baisse de consommation de carburant : comment choisir un véhicule adapté à son usage ? Peut-on opter pour des moyens de transports alternatifs tous les jours ? Nous parlons également de l'entretien du véhicule, du poids transporté, de la pression des pneus, et nous donnons les clés pour une conduite plus apaisée. Elle a une image pépère, alors que cette nouvelle manière de conduire est une conduite moderne !”*, assure Jean-Philippe Monnatte.

GAGNER EN PERFORMANCE ET EN ZÉNITUDE !

Au placard les idées reçues : non, pousser les rapports ne nous fait pas gagner du temps. Non, freiner fort ne nous ralentit pas plus vite. Au contraire : on gagne en performance à 2 000 tours pour un diesel et 2 500 tours pour une essence, regarder au loin et donc anticiper son freinage nous permet d'économiser du carburant et de diminuer le rejet de polluants : *“Freiner fort, c'est devoir accélérer plus fort !”*. *“Par ailleurs la partie démarrage est la plus importante : les 10 premiers kilomètres sont les plus énergivores et donc les plus polluants. Démarrer à froid, appuyer sur l'accélérateur pour chauffer la voiture n'a plus lieu d'être”*.

Ce qui freine encore la formation ? Les Français sont à 93 % convaincus qu'ils ne peuvent rien pour la sécurité routière et qu'ils conduisent bien ! Or, en plus d'être bons pour le porte-monnaie et pour l'environnement, ces stages sont bénéfiques pour la sécurité car ils apprennent à anticiper. *“On a besoin en conduite, comme dans toute discipline, de stages pour s'améliorer”*, sourit le président. Adopter une conduite plus zen, c'est aussi arriver plus zen au bureau.

Quand Ségolène Royal parle de son rêve de la sortie définitive du diesel, quand l'Union européenne planche à mettre des filtres à particules sur les modèles essence, quand on voit les politiques restrictives des agglomérations, peut-on encore croire que la voiture a un avenir ? *“Nous sommes sur des améliorations technologiques et des changements de comportements. Avec les véhicules autonomes, l'électrique, l'hydrogène, la voiture a un avenir avec d'autres types d'énergies et d'autres types d'usages. Elle reste un outil de mobilité incontournable mais on ne la conçoit plus comme un bien dont on doit forcément être propriétaire”*, constate Céline Genzwurker-Kastner.

Covoiturage, autopartage, location de véhicules vertueux... Encore d'autres solutions pour améliorer la qualité de l'air sans forcément pénaliser le conducteur à petit budget.

Pour aller plus loin :

www.certificat-air.gouv.fr

www.acprevention.fr

© FG - Fotolia