Article écrit par Barbara ROMERO le 11 janvier 2018

Zones à circulation restreinte : oui, mais…

« Low emission zones », « Zones à circulation restreinte », péages urbains… Ces mesures visant à améliorer la qualité de l'air sont-elles vraiment efficaces ?

Bien après une dizaine d'autres pays européens, la France vient de se mettre aux Zones à circulation restreinte.

A ce jour, seuls Paris, Grenoble, Strasbourg, Lille, Lyon, et Annecy ont décidé de mettre en œuvre ces « Zones à circulation restreinte ». Dans nos colonnes, nous avons déjà pu exprimer nos réticences quant à ces mesures que nous jugeons inefficaces. « *Outre leur impact environnemental non avéré, ces dispositifs coûtent chers - 15 000 € à 150 000 € d'investissement initial par zone et environ 1 million d'euros de fonctionnement sur trois ans - et impliquent des aspects antisociaux évidents notamment à l'égard des ménages modestes et des jeunes.* »

« La mesure est efficace si les restrictions sont ambitieuses »

Reste que le nombre de ces « Low emission zones » ne cesse d'augmenter en Europe. L'Ademe en recensait ainsi 227 en septembre 2017, contre 179 en mars 2011 entre l'Autriche, la République Tchèque, le Danemark, l'Allemagne, l'Italie, les Pays-Bas, la Suède, le Royaume-Uni, la Grèce, le Portugal, la Belgique et la France. « *Quand nous regardons les retours d'expérience en Europe, on note que plus la mesure est efficace, plus la zone est grande,* rappelle Marie Pomponneau, ingénieure qualité de l'air à l'Ademe. *Et la mesure ne peut être efficace que si les conditions de restrictions sont ambitieuses.* » Quid des péages urbains ? « *Il ne sont pas mis en place pour la qualité de l'air mais pour la densité du trafic, donc l'étude de l'air n'y est pas forcément faite* », précise l'ingénieure. Rappelons que la maire de Paris, Anne Hidalgo, s'est dite défavorable à un péage urbain en octobre dernier, refusant une discrimination à l'entrée de Paris…

Si les mesures de la qualité de l'air révèlent systématiquement un impact positif sur le Black Carbon, « *nous avons encore du mal à voir les bénéfices sur le NO2, pourtant polluant très préoccupant* », souligne l'ingénieure.

Dans le dernier rapport de l'Ademe, on relève ainsi les conclusions sur l'impact de la qualité de l'air : « *La réduction des émissions de polluants liées au trafic routier est significative, mais les bénéfices attendus sur la qualité de l'air sont plus modérés, en raison notamment de la multitudes de sources d'émissions en zone urbanisée et de l'influence importante des conditions météorologiques.* »

Proposer des solutions alternatives

Pour Marie Pomponneau pour qui le facteur discriminant envers les ménages doit également être pris en compte : « *Il faut que ces zones s'accompagnent de solutions de mobilité alternatives type autopartage, vélo en libre service, transports en commun de qualité. Il faut également une politique*

incitative pour changer de véhicule. »

Début décembre en revanche, l'industrie pétrolière a jeté un pavé dans la mare avec ses nouvelles études réalisées par deux cabinets londoniens. Un rapport qui soutient, peut-on lire dans Le Monde daté du 4 décembre, « *qu'avec les futures normes Euro 6d – en vigueur à partir de 2020 –, les nouvelles voitures diesel ne pollueront pas plus que les véhicules dits à zéro émission (ZEV électriques, hybrides ou à hydrogène) qui ont désormais la faveur de la Commission européenne.* »

Reste qu'avant de renouveler un parc vieux de 8 ans en France, il va falloir actionner des leviers efficaces, comme le préconise L'Automobile Club association depuis des années, et mettre en place des procédures d'homologation des véhicules et des nouveaux cycles de tests plus réalistes…

Ce que préconise L'Automobile Club Association

- La mise en place d'une vraie politique incitative au renouvellement du parc automobile qui ne repose pas simplement sur le dispositif bonus-malus répondant à une logique d'ajustement budgétaire et modifié chaque année sans visibilité à moyen terme pour l'usager.
- La généralisation et le soutien des programmes de formation à l'éco-conduite pour favoriser l'efficacité environnementale et énergétique (- 15 % de consommation en moyenne).
- Une approche globale et plurielle de la mobilité urbaine : réelle offre de stationnement (20 % des voitures "tournent" pour trouver une place où se garer…), développement des systèmes de gestion du trafic en temps réel, renforcement de la logistique urbaine (itinéraires pour poids lourds, zones de livraison).
- Une approche plus globale de la pollution de l'air et de ses origines (automobile, chauffage, industrie…).
- L'arrêt des politiques punitives et restrictives de la mobilité.
- L'abandon des Zones à Circulation Restreintes (ZCR), dispositif cher à instaurer et à faire vivre (15 000 à 150 000 € d'investissement initial/zone et environ 1 million d'€ de fonctionnement sur 3 ans) pour un bénéfice environnemental résiduel et impliquant des aspects discriminants inacceptables.
- La révision des procédures d'homologation des véhicules et la mise en place rapide de nouveaux cycles de tests plus réalistes (Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure, Real Driving Émission) qui permettront des décisions plus éclairées du consommateur lors de l'achat et des pouvoirs publics dans les objectifs anti-pollution à atteindre.

Pour aller plus loin :

- Crit'Air : des pastilles qui ne vont pas soigner la qualité de l'air
- La contre-attaque de l'industrie pétrolière pour sauver le diesel
- Ademe