

Crit'air : des pastilles qui ne vont pas soigner la qualité l'air

Ces dernières années, la voiture a été au cœur de toutes les attentions politiques et la cible de mesures anti-pollution notamment avec l'arrivée des certificats "qualité de l'air" Crit'air.

Ces vignettes permettent d'identifier, selon un code couleur, les véhicules qui seront autorisés à rouler en cas de pic de pollution ou dans les Zones à Circulation Restreinte (ZCR) que les villes peuvent désormais mettre en place.

Un retour sous un autre nom de la "pastille verte" et des "zones d'actions prioritaires pour l'air" (ZAPA), qui ont été abandonnées par le passé, parce que non convaincantes sur le plan de leurs bénéfices environnementaux...

Outre leur impact environnemental non avéré, ces dispositifs coûtent chers et impliquent des aspects antisociaux évidents notamment à l'égard des ménages modestes et des jeunes, ceux-là même qui feront aussi économiquement les frais du système lors de la revente de leurs "vieux" véhicules affublés de la mauvaise pastille, comme un bouton au milieu du pare-brise...

Ils n'épargneront évidemment pas non plus les acteurs de l'économie locale et du tourisme.

Rappelons que la Suisse, pays réputé pour sa conscience environnementale forte, a renoncé en 2011, à mettre en place des zones environnementales.

Les études, analyses et des auditions préalables, lui avaient en effet permis d'établir que la mesure proposée, engendrerait une charge administrative excessive en regard de son utilité et provoquerait une inégalité de traitement entre usagers.

La qualité de l'air que nous respirons est un enjeu majeur de santé publique et toutes les pistes de travail pour remédier à cette situation doivent être explorées.

Il s'agit cependant d'appréhender le sujet sans dogmatisme et reconnaître à la fois l'impact indéniable des polluants émanant de la circulation, mais également ceux émanant du chauffage, de l'industrie, du secteur résidentiel pour travailler sur l'ensemble de ces thématiques sans se focaliser exclusivement sur l'automobile.

En matière de circulation routière, les émissions polluantes diminuent depuis 20 ans, notamment du fait de normes

«Euro» de plus en plus drastiques, même si les procédures de test doivent être revues pour correspondre aux conditions réelles de circulation.

Un véhicule particulier diesel Euro 5 (mis en circulation à partir du 1^{er} janvier 2011) équipé d'un filtre à particules, émet 80 % de particules de moins qu'un véhicule diesel Euro 4 (mis en circulation entre le 1^{er} janvier 2006 et le 31 décembre 2010) et 97 % de moins qu'un véhicule diesel Euro 1 (mis en circulation avant le 1^{er} janvier 1997).

Sauf que... le parc français a 8,9 ans d'âge moyen, qu'un véhicule est retiré de la circulation à 13 ans en moyenne... et que 50 % seulement des véhicules en circulation répondent à la norme Euro 5 et plus et 9 % seulement sont à la norme Euro 6.

Il s'agit donc d'accélérer le renouvellement du parc pour permettre une diffusion plus rapide de véhicules aux normes Euro 5 et Euro 6 qui s'attaque, elle, aux oxydes d'azote.

Pour cela, il faut des mesures suffisamment incitatives pour permettre à l'automobiliste de franchir le cap du changement de véhicule, projet souvent reporté par manque de budget.

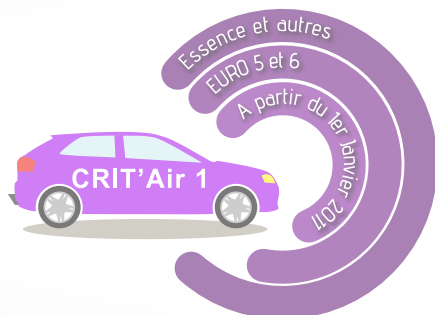
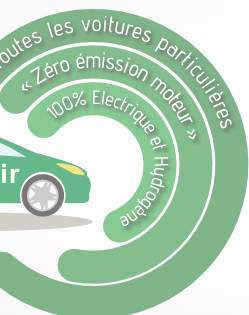
À cette politique de renouvellement, il s'agit aussi d'associer de vraies réflexions en matière de formation à l'éco-conduite et de renforcement des logistiques urbaines, qui contribueront bien plus que des restrictions de circulation, à la réduction des émissions polluantes.

Cette approche constitue les fondements de l'acceptation sociale des mesures à prendre dans l'avenir.

La mise en œuvre d'une écologie punitive ira à l'encontre du but recherché, à savoir l'adhésion des citoyens à une démarche globale pour une mobilité durable, responsable et économe en énergie.

Toute la difficulté est aussi de veiller à ne pas freiner la mobilité urbaine, puisque cette fluidité est justement nécessaire à la vie économique et sociale d'une cité.

Alors à moins de vouloir délibérément fermer nos villes, les replier sur elles-mêmes, les appauvrir, il est grand temps d'opter pour des mesures efficaces.



L'Automobile Club Association demande :

- ▶ 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'utilisateur.
- ▶ 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.

