

# ENQUETE



## Pollution urbaine

### Des zones pour prendre l'air

La lutte contre la pollution de l'air urbain avait fait un flop à la suite du Grenelle de l'environnement. Elle revient sur le devant de la scène avec des mesures concrètes.

48 000 décès prématurés chaque année en France dus à la pollution de l'air extérieur par les particules fines, des coûts financiers de cette pollution estimés à 100 milliards d'euros par an tous secteurs confondus par un récent rapport parlementaire, il y a déjà de quoi s'inquiéter. Il faut pourtant y ajouter un lourd contentieux européen dû au fait que la France « *n'a pas adopté les mesures qui auraient dû entrer en vigueur en 2005 pour limiter l'exposition de la population aux particules fines* ». Une inaction persistante qui pourrait coûter très cher face aux pics de pollution qui touchent régulièrement nos grandes métropoles : Paris, Lyon, Grenoble, Marseille, Nice, Toulon et quelques secteurs comme la Vallée de l'Arve, en Haute-Savoie, des zones urbaines régionales de Paca (Provence-Alpes-Côte d'Azur), ou encore le vaste territoire Douai-Béthune-Valenciennes. Bruxelles a tapé du poing sur la table en avril dernier en exigeant des mesures « *ambitieuses, rapides et efficaces pour protéger la santé* ».

Juste avant l'été, l'agence nationale de santé publique Santé publique France (1) a enfoncé le clou avec son étude sur les impacts de l'exposition chronique aux particules fines. Outre les 48 000 morts par an, elle souligne que « *si les effets immédiats sur la santé sont observés pendant les pics, c'est l'exposition quotidienne et dans la durée qui a l'impact le plus fort sur la santé* ». Cette exposition permanente de la vie de tous les jours contribue, détaillent les experts, « *au développement de maladies chroniques telles que les maladies cardiovasculaires, respiratoires, neurologiques, des cancers, et favorise des troubles de la reproduction et du développement de l'enfant* ». Santé publique France a même démontré que réduire durablement cette pollution de l'air améliorerait « *de façon considérable la santé et la qualité de vie de la population* ».

# ENQUETE

## **Des secteurs à circulation restreinte**

Tous ces messages ont été reçus 5 sur 5 au ministère de l'Environnement. Trois textes d'application de la loi sur la transition énergétique, qui pourraient changer profondément la donne en matière de circulation dans les grandes agglomérations, sont en effet parus cet été. Les associations de motards et d'automobilistes ne s'y sont pas trompées, elles ont exprimé haut et fort leur plus vive opposition !

Le décret qui autorise la création de zones à circulation restreinte (ZCR) dans les grandes villes a ouvert le bal, suivi de l'arrêté instaurant les [vignettes automobiles Crit'Air](#), qui permettront d'y accéder. Le troisième arrêté, lui, durcit les mesures d'urgence à prendre lors de pics de pollution. Il devrait limiter l'ampleur de ces derniers en mettant fin aux attermolements interminables qui ont lieu à chaque fois et qui empêchent toute action. Désormais, les mesures d'urgence seront déclenchées dès le premier jour si le pic de pollution est censé se prolonger le lendemain, que ce soit pour les particules fines ou pour une pollution à l'ozone, et non plus après que les citadins ont respiré pendant plusieurs jours cet air hyperpollué. Les fameuses ZCR, qui irritent tant les associations de motards et d'automobilistes, vont, quant à elles, à la fois lutter contre ces pics de pollution, en limitant la circulation aux vignettes les plus vertueuses ces jours-là, et contre la pollution quotidienne, désormais reconnue comme la plus préjudiciable à la santé. Leur objectif est d'y interdire les véhicules les plus polluants, afin d'améliorer la qualité de l'air en ville. Même si la France a jusqu'à présent refusé de les mettre en place, les ZCR n'ont rien de révolutionnaire. Il en existe déjà 211 chez nos voisins européens, la plus célèbre est sans doute celle du Grand Londres, mais les Pays-Bas en comptent 13, l'Allemagne 78 et l'Italie 100, avec des effets prouvés sur la qualité de l'air urbain. Pour rouler dans ces secteurs Outre-Rhin, les véhicules diesels doivent, par exemple, être à minima en conformité avec les normes Euro 4 ou Euro 3 avec filtre à particules, et les véhicules essence à minima Euro 1.

## **Une vignette pour entrer dans Paris**

En France, les ZCR peuvent potentiellement concerner toutes les collectivités qui sont couvertes par un plan de protection de l'atmosphère, soit 47 % de la population. Mais d'ores et déjà, les 23 villes et communautés de communes qui ont relevé le défi des « Villes respirables en 5 ans », lancé par la ministre de l'Environnement, se sont engagées à les mettre en place. On y compte les métropoles du Grand Paris, de Bordeaux, Grenoble, Lille, Lyon, Montpellier, Reims, Rouen, Saint-Étienne, Strasbourg, Toulouse et quelques autres. Elles totalisent plus de 15 millions d'habitants qui vivront dans une zone à circulation restreinte ou à proximité dans les mois ou les années à venir.

Mais, à Paris, c'est déjà le cas. La capitale a joué les pionnières en anticipant le mouvement. Paris intramuros s'est déclarée zone de circulation restreinte il y a un an. Au moment, la mesure n'a guère marqué les esprits, seuls les poids lourds, les bus et les autocars mis en service avant octobre 2001 étaient concernés. S'y sont ajoutées depuis les voitures immatriculées avant 1997 et les deux-roues motorisés d'avant le 1<sup>er</sup> juin 1999

# ENQUETE

Cette fois, l'association 40 millions d'automobilistes et la Fédération des motards en colère l'ont mal pris, et ça ne devrait pas s'arranger puisque les règles changent dès le 1<sup>er</sup> janvier.

À compter de cette date, l'accès à Paris intramuros sera réservé aux véhicules munis de leur vignette Crit'Air. Sans elle point de salut, ou une amende de 68 €. Et les critères d'entrée dans la ZCR vont devenir de plus en plus stricts. Moins polluantes, les voitures essence ne seront pas touchées en juillet prochain, en revanche les poids lourds d'avant octobre 2006 et les voitures diesel d'avant 2001 n'auront plus droit de cité. Les restrictions de circulation qui devraient intervenir les années suivantes ne sont pas encore actées, mais la maire de Paris a fixé l'objectif : bouter le diesel hors de la capitale d'ici à 2020. À l'inverse, les véhicules les moins polluants pourraient bénéficier d'avantages, avec des facilités de stationnement ou un accès aux voies réservées des bus, et des aides à la « mobilité propre » existent.

Ce couperet du 1<sup>er</sup> janvier concerne uniquement Paris. Pour l'instant. Car à Grenoble métropole, 43 des 49 communes ont déjà choisi de limiter la vitesse à 30 km/h et la ville réfléchit à sa zone à circulation restreinte, tout comme Strasbourg. La concertation est moins avancée ailleurs, les subventions allouées aux « Villes respirables en 5 ans » et le contentieux européen devraient néanmoins faire émerger les projets. Apposer la vignette sur son pare-brise peut devenir une sage précaution, et pas seulement dans la capitale.

## Vignettes Crit'Air

**Attention aux profiteurs, surtout n'allez pas sur le site [www.crit-air.fr](http://www.crit-air.fr), qui n'a rien d'officiel. Il s'agit d'un site privé qui surfacture le prix de la vignette à près de 20 €. <https://www.certificat-air.gouv.fr/> est le seul site officiel habilité à délivrer les vignettes Crit'Air. Il en coûte 4,18 €, frais d'envoi compris. Les six classes dépendent de la date de première immatriculation ou de la norme Euro, ainsi que de la motorisation de la voiture. À chacune correspond un code couleur différent, facile à reconnaître en cas de contrôle à l'entrée d'une ZCR.**

**À noter.** Chaque collectivité locale est libre de choisir les classes de véhicules qu'elle laisse circuler dans sa zone à circulation restreinte. Rappelons que la vignette n'est nullement obligatoire, mais son absence fermera l'accès à Paris dès janvier les jours de semaine et à d'autres métropoles ultérieurement.

## Notes

(1) Santé publique France est la nouvelle agence nationale de santé publique créée en mai 2016. Elle est issue de la fusion entre l'Institut de veille sanitaire (InVS), l'Institut national de prévention et d'éducation pour la santé (Inpes) et l'Établissement de préparation et de réponse aux urgences sanitaires (Eprus).

Élisabeth CHESNAIS QUE CHOISIR.

Publié le 18/02/2016