

Proposition présentée par les députés :

M^{mes} et MM. Pascal Spuhler, Daniel Sormanni, Sandra Golay, Thierry Cerutti, François Baertschi, Jean-François Girardet, Danièle Magnin, Florian Gander, Christian Flury, Francisco Valentin, Françoise Sapin, Sandro Pistis

Date de dépôt : 5 septembre 2016

Proposition de motion

Genève vaut bien Paris !

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève considérant :

- qu'il n'y a aucune raison que les véhicules qui ne peuvent pas polluer Paris puissent polluer Genève ;
- que 230 villes en Europe ont déjà pris des mesures de circulation restreintes afin d'interdire l'accès aux véhicules les plus polluants ;
- que Genève cherche désespérément à trouver des mesures de désengorgement et de diminution de pollution ;
- que, pour combattre la pollution, la mise en place de mesures d'incitation est plus efficace que les mesures de restriction ;
- que des propositions financières compensatoires intéressantes peuvent inciter les propriétaires d'anciens véhicules à renoncer à ceux-ci ;
- que les normes réglementant les émissions des polluants évoluent et sont de plus en plus restrictives ;
- qu'un véhicule récent (même de grosse cylindrée) est beaucoup moins polluant qu'un véhicule ancien ;
- que, en plus des véhicules immatriculés sur le canton, il y a quotidiennement 130 000 pendulaires dont un certain nombre se déplacent en quatre roues motrices,

invite le Conseil d'Etat

- à proposer au Grand Conseil un projet de loi promulguant des mesures de circulation restreintes pour les véhicules les plus polluants dont la première mise en circulation est antérieure à 1997 à Genève ou répondant à ces mêmes conditions et provenant de l'extérieur du canton, en s'inspirant des modalités mises en place à Paris et dans d'autres villes ;
- à proposer une taxe sous la forme de vignette ou macaron pour tous les véhicules pendulaires provenant de l'extérieur du canton ;
- à instituer une taxe positive (rabais) visant à inciter les automobilistes à entrer en Ville en dehors des heures de pointe, financée par la vignette ou le macaron ou un remboursement sur l'impôt auto.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et
Messieurs les députés,

L'idée de diminution du trafic n'est pas nouvelle, déjà dans la Rome antique seuls les piétons, les cavaliers et les litières étaient tolérés pendant la journée. Les chariots ne pouvaient circuler qu'avant le lever du soleil et après son coucher, à l'exception de ceux transportant les matériaux de construction.

La préoccupation écologique n'apparaît qu'au XX^e siècle, quand certaines villes commencent à mettre en place des programmes de contrôle et de diminution de la circulation urbaine.

La ville de Paris a introduit, depuis le 1^{er} juillet 2016, des mesures de restriction de trafic pour les véhicules mis en circulation avant le 1^{er} janvier 1997 (voir article du 1^{er} juillet 2016 du journal « Le Monde », ci-dessous). Elle rejoint ainsi le cercle de plus en plus élargi de 230 villes en Europe, qui ont édicté des restrictions de circulation diverses, afin de limiter les émissions de particules fines et de gaz (oxydes d'azote, monoxyde de carbone...) nocifs pour la santé (voir article du 21 juin 2016 du journal « Le Monde », ci-dessous).

Certaines villes, comme Namsos en Norvège, Londres ou Durham au Royaume-Uni, Stockholm en Suède, La Valette à Malte ou encore Milan en Italie ont mis en place des péages urbains. Si le péage urbain sert principalement à financer les infrastructures, il aide également à régulariser et diminuer le trafic et la taxe est adaptable selon les modèles de véhicules.

Dublin a préféré faire une restriction d'accès dans une zone périmétrique de la ville pour les véhicules lourds de plus de 5 essieux, depuis février 2007.

Lisbonne au Portugal a émis des restrictions à la circulation des voitures dont la mise en circulation est antérieure à 2000 et à 1996 dans deux zones définies entre 07h00 et 21h00 en semaine, avec des exceptions pour les véhicules d'urgence, police, transport de prisonniers ou de valeurs, ou encore pour les habitants des zones concernées. La résolution du conseil de la ville établit également un régime pour les taxis, mais c'est une exception temporaire limitée à juillet 2017. Les chauffeurs de taxi doivent changer de voiture ou adapter la voiture afin de ne pas polluer l'environnement, ou installer des équipements de réduction des émissions approuvé par l'Institut de la mobilité et des transports (par exemple à titre de sanction, l'amende pour avoir transgressé les règles de conduite sur ZER (zone d'émission

réduite) a une valeur de € 24,94). Cette mesure a un objectif clairement défini pour une amélioration de la qualité de l'air que respirent les Lisboètes.

Berlin en Allemagne, instaure en 2000 trois catégories de vignettes : rouge, jaune et verte, selon les critères polluants des véhicules. Excepté les deux-roues motorisés, seuls les véhicules portant une vignette verte sont autorisés à circuler à l'intérieur du « ring », une zone centrale de la ville délimitée par la ligne d'un train express circulaire. En 2010, un second niveau de protection a été mis en place, obligeant les véhicules à vignette jaune à s'équiper d'un filtre à particules.

Bien d'autres villes en Europe ont pris des mesures de restriction de circulation, dont on peut retrouver une partie des informations sur le site suivant : <http://fr.urbanaccessregulations.eu/countries-mainmenu-147>

A Genève, le Conseil d'Etat peut introduire une réglementation exceptionnelle du trafic (circulation alternée) lorsque la concentration de PM10 (pollution due aux particules fines) excède $150 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (microgrammes par mètre cube).

Il apparaît important de signaler également que les résidents du canton de Genève s'acquittent d'une taxe sur les véhicules immatriculés dans le canton, qui est vraisemblablement l'une des plus chères de Suisse, à tel point que certains immatriculent leur voiture en Valais, pour un quart de la taxe genevoise.

Il y a pourtant, à Genève, la mise en application d'un système de bonus-malus en matière d'imposition des véhicules à moteur qui a été accepté en votation populaire le 27 septembre 2009. Ce système s'applique aux voitures de tourisme mises en circulation pour la première fois après le 1^{er} janvier 2010, il favorise les véhicules émettant peu de CO₂ et surtaxe les véhicules les plus polluants, mais visiblement cette mesure incitative n'est pas suffisante quand on observe la densité du trafic sur le canton et les pics de pollution.

L'idée d'une taxe/vignette

Cette taxe est également fixées sur la base du principe « pollueur-payeur », puisque plus le véhicule a une haute cylindrée, plus la taxe est haute.

Si la taxe vise également à compenser l'ensemble des infrastructures mises en place sur le canton pour répondre aux besoins de la circulation, on constatera que les pendulaires en provenance de France, du canton de Vaud ou d'ailleurs ne versent aucune taxe pour les frais et la pollution engendrés par l'utilisation de leurs véhicules. On pourrait donc très bien imaginer, en

attendant un éventuel péage urbain pour pendulaires, la mise en place d'une taxe qui non seulement contribuerait aux coûts des infrastructures, mais également pourrait constituer une incitation à l'utilisation des transports publics. Cette taxe ne devrait être réclamée qu'aux personnes venant travailler à Genève, et non à ceux qui y viennent pour d'autres motifs.

Cette taxe pourrait être imposée aux travailleurs, dépendants ou indépendants, qui n'ont pas leur domicile à Genève, mais qui y travaillent, indépendamment de leur nationalité. Il faut que le véhicule ne soit pas immatriculé GE et il pourrait être taxé en fonction du degré de pollution du véhicule.

Cette taxe ne devrait être imposée qu'aux travailleurs pendulaires qui se rendent à leur lieu de travail en voiture. Sur le modèle de la vignette autoroutière, peu importe que la personne vienne une fois ou tous les jours, si elle est contrôlée au volant d'un véhicule immatriculé hors de Genève et qu'elle se rend ou revient de son travail, elle doit être munie d'une vignette attestant du paiement de la taxe. A défaut, elle devra s'en acquitter, de même qu'une amende.

Dès l'entrée en vigueur de cette taxe, l'ensemble des employeurs auront la responsabilité d'annoncer dans un délai déterminé (p. ex. 3 mois), les employés venant de l'extérieur du canton avec les plaques d'immatriculation du véhicule utilisé.

Afin d'assurer l'encaissement de la taxe, on peut solidairement responsabiliser l'employeur du paiement de la taxe de ses employés, à charge pour lui de la leur offrir ou de la retenir sur le salaire.

L'idée d'une loi

Pour les véhicules immatriculés à Genève, à l'instar de Paris ou Berlin, le Conseil d'Etat pourrait proposer au Grand Conseil une loi promulguant des restrictions de circulation pour les voitures dont la 1^{re} mise en circulation est antérieure à 1997 (prévoir 20 ans, dès l'entrée en vigueur de la loi).

Cette loi définirait l'accessibilité pour tous les véhicules aux agglomérations, l'année, les catégories, le type, les horaires et les conditions, mais également les mesures incitatives de changement ou d'adaptation de véhicules. Effectivement nous pensons que proposer des mesures alternatives, telles que des mesures incitatives plutôt que restrictives, est plus efficaces pour la diminution de la pollution.

Ces mesures incitatives peuvent être des primes de rachat de vieux véhicules pour l'achat d'un véhicule neuf moins polluant, comme des véhicules hybrides, véhicules électriques, ou encore pour une aide au passage

à la mobilité douce avec l'achat d'un vélo ou des compensations financières sous formes d'abonnement aux transports publics.

L'article du « Monde » ci-dessous explique dans les détails la nouvelle loi qui entre en vigueur le 1^{er} juillet à Paris, comme les catégories des véhicules concernés, les contrôles mis en place, les aides proposées ou encore les interdictions.

Article du journal « Le Monde » du 1^{er} juillet 2016, relatant l'entrée en vigueur de la nouvelle loi :

Vendredi 1^{er} juillet, le plan antipollution de la Ville de Paris – il est destiné à faire de la capitale une zone à basses émissions ou « zone de circulation restreinte » afin d'améliorer la qualité de l'air – entre dans une seconde phase.

Après les cars, les bus et les poids lourds les plus anciens qui sont bannis de la capitale depuis un an, c'est au tour des véhicules utilitaires et particuliers les plus polluants d'être interdits de circulation en semaine.

• Quels sont les véhicules concernés ?

A partir du 1^{er} juillet, les camionnettes et véhicules individuels – essence comme diesel – mis en circulation avant le 1^{er} janvier 1997 ainsi que les deux-roues motorisés antérieurs au 1^{er} juin 1999 ne pourront pas rouler à Paris durant la semaine de 8 heures à 20 heures. La municipalité avait déjà écarté, depuis le 1^{er} juillet 2015, les bus, cars et poids lourds d'avant le 1^{er} octobre 2001.

Le plan antipollution va s'étaler sur plusieurs années. A compter du 1^{er} juillet 2017, ces interdictions de circulation s'étendront aux poids lourds Euro 3 (immatriculés avant octobre 2006) et aux véhicules particuliers et utilitaires diesel Euro 2 (d'avant janvier 2001). De 2018 à 2020, d'autres catégories seront encore visées. L'objectif de la maire de Paris, Anne Hidalgo, est d'« éradiquer » d'ici à 2020 les diesels, tout comme les véhicules essence polluants

• Quels seront les contrôles ?

A partir du 1^{er} janvier 2017, les vignettes, témoignant du niveau de pollution des véhicules seront obligatoires dans toutes les villes mettant en place des restrictions de circulation. Dès vendredi 1^{er} juillet, il sera possible de commander, moyennant 4,18 euros, son macaron sur le site www.certificat-air.gouv.fr. D'ici la généralisation de ces vignettes, les contrôles s'effectueront sur la base des cartes grises. A partir du 1^{er} octobre, les infractions seront passibles d'une contravention de 2^e classe, soit 35 euros.

• Quelles sont les aides proposées ?

La ville de Paris offre aux personnes domiciliées à Paris qui renoncent à leur véhicule polluant une aide financière de 400 euros. Elle prendra la forme soit

d'une prise en charge partielle d'un abonnement annuel Navigo, ainsi qu'un an d'abonnement au service Vélib', soit du remboursement de l'achat d'un vélo. En complément, le bénéficiaire peut se voir accorder une réduction de 50 % sur l'abonnement annuel Autolib'.

- **Combien de véhicules sont interdits ?**

Sur un total de 750 000 voitures particulières immatriculées, Paris compte 50 000 voitures d'avant 1997, et 3 000 deux-roues antérieurs à 1999. Au niveau de l'Ile-de-France, le parc automobile comptabilise un peu plus de 6 millions de voitures particulières dont 420 000 antérieures à 1997 et 13 000 deux-roues antérieurs à 1999.

Mais la mairie de Paris estime, compte tenu des usages réels, que les restrictions de circulation ne concerneront que 4 400 voitures individuelles sur les 400 000 circulant chaque jour dans la capitale (soit 1,1 %), 1 300 utilitaires légers et 3 700 deux-roues.

- **Les véhicules antérieurs à 1997 sont-ils tous plus polluants que ceux d'aujourd'hui ?**

Depuis 1991, les normes européennes Euro réglementent les émissions des polluants atmosphériques des moteurs essences, diesel ou GPL. Ces normes évoluent et sont à chaque fois plus restrictives, obligeant les constructeurs à mettre en place des systèmes de dépollution de plus en plus performants (pot catalytique, filtre à particules...).

Selon l'ONG environnementale européenne Transport & Environnement, pour les véhicules particuliers diesel, entre la norme Euro 1 (avant 1993) et la norme euro 6 (septembre 2014), les limites fixées pour le monoxyde de carbone ont été diminuées de 82 %, et celles fixées pour les particules fines (PM) de 96 %. Quant aux limites fixées pour les hydrocarbures (part des imbrûlés du carburant, HC) et celles fixées pour les oxydes d'azote (NOx), elles ont été abaissées respectivement de 70 % et de 84 % depuis la norme Euro 3 (avant octobre 2000).

Une voiture ancienne sera ainsi toujours plus polluante qu'un véhicule récent. *« En condition urbaine de circulation (entre 30 et 70 km/h), qu'elle soit diesel ou essence, même une petite voiture Euro 1 ou 2 émettra toujours plus de polluants atmosphériques qu'une grosse voiture Euro 4 et 5 »,* souligne Karine Léger, directrice à Airparif, observatoire de la qualité de l'air en Ile-de-France. Ces deux dernières normes concernaient 61 % du parc des véhicules en 2014.

« Les émissions de polluants varient en fonction surtout de l'ancienneté (norme Euro), mais aussi de la vitesse à laquelle on conduit, et de la catégorie du véhicule », rappelle cette ingénieure. Ainsi, qu'il s'agisse d'un moteur diesel ou essence, plus on roule à une vitesse élevée, plus on émet d'oxydes d'azote. Aussi plus un véhicule est lourd et roule vite, plus il consomme de carburant et émet de gaz à effet de serre, mais pas plus de polluants atmosphériques, surtout s'il est de norme récente.

Rappelons cependant que les tests d'homologation des voitures sont réalisés en laboratoire. Mais qu'en conditions réelles, la plupart des véhicules dépassent les normes d'émissions autorisées, et souvent largement, comme l'ont montré des tests réalisés dans différents pays, dont la France, à la suite du scandale Volkswagen.

- **Pourquoi un véhicule ayant passé le test antipollution peut-il être interdit de circulation ?**

Obligatoire dans le cadre du contrôle technique pour tous les véhicules, le test antipollution est en réalité très sommaire. Pour les véhicules essence, les émissions de quatre gaz sont analysées, mais pas les oxydes d'azote, malgré la multiplication des moteurs essence turbo qui génèrent ces polluants. Pour le diesel, c'est pire, puisque actuellement les garages ne sont pas obligés de tester les émissions polluantes ou de CO₂ des véhicules diesel : seule l'opacité des fumées noires rejetées est analysée.

Dans le cadre de la loi de transition énergétique, un écodiagnostic des véhicules est toutefois prévu à partir du 1^{er} janvier 2017. A cette date, les émissions devraient être analysées beaucoup plus finement qu'aujourd'hui. Ce nouveau test antipollution deviendra obligatoire en janvier 2019.

- **Quel est le coût sanitaire de la pollution de l'air ?**

Selon une récente « évaluation quantitative d'impact sanitaire » de Santé publique France, la pollution de l'air est responsable de 2 441 morts chaque année à Paris et 4 166 dans sa proche banlieue (1 557 en Hauts-de-Seine, 1 324 en Seine-Saint-Denis, et 1 285 dans le Val-de-Marne).

Comme l'a souligné une étude publiée en juillet 2015, menée par les chercheurs de l'Ecole des hautes études en santé publique et de l'Institut national de la santé et de la recherche médicale, les habitants de Paris de catégories sociales défavorisées sont plus vulnérables aux effets de la pollution atmosphérique.

Non pas tant, à la différence de ceux vivant à Marseille ou à Lille, parce qu'ils vivent toujours dans les quartiers les plus pollués : au sein de la capitale, la carte de la répartition des habitants selon le statut socio-économique ne se superpose pas en effet complètement avec celle des niveaux de concentration de dioxyde d'azote. Les Parisiens les plus modestes sont plus vulnérables surtout pour des raisons directement liées à leurs conditions de vie et cumulent les facteurs de risques de contracter des maladies chroniques.

- **Quel est l'impact du dispositif sur la pollution de l'air ?**

La municipalité a confié à Airparif une étude d'impact de son plan antipollution. Selon les premiers résultats obtenus par *Le Monde*, les restrictions applicables au 1^{er} juillet entraîneraient une baisse de 5 % des émissions d'oxydes d'azote (NOx), de 3 % des émissions de particules fines PM10 (dont le diamètre est inférieur à 10 micromètres) et de 4 % des PM2,5

(diamètre inférieur à 2,5 micromètres). D'autres résultats sont attendus à l'automne et au fur et à mesure de l'entrée en vigueur des nouvelles mesures.

• **D'autres villes ont-elles développé une telle zone de circulation restreinte ?**

Paris est la première ville française à mettre en place une « zone à faibles émissions » ou « zone de circulation restreinte » dont l'accès est interdit aux véhicules les plus polluants.

Si huit autres villes françaises souhaitent elles aussi mettre en place une telle zone, quelque 230 agglomérations européennes en ont déjà instauré une, depuis près de vingt ans pour certaines. Le dimensionnement est variable et dépend du contexte local. De même que les véhicules concernés ne sont pas tous identiques d'un pays à l'autre.

Mais l'expérience montre que la réussite du dispositif tient beaucoup à la progressivité de la mise en application ainsi qu'à la pédagogie et l'accompagnement de la mesure.

En savoir plus sur http://www.lemonde.fr/pollution/article/2016/07/01/tout-comprendre-a-l-interdiction-des-vehicules-polluants-a-paris_4961651_1652666.html#4xtV2AgwUM4Mp8TL.99

Articles du journal « Le Monde » du 30 mai 2016, annonciateur de la nouvelle loi qui rentre en vigueur le 1^{er} juillet 2016.

Les véhicules les plus polluants seront bien interdits de circulation à Paris à partir du 1^{er} juillet. La Mairie de Paris et le Groupement des autorités responsables de transport (GART), qui représente de nombreux élus locaux, ont trouvé un accord avec la ministre de l'environnement. Ségolène Royal s'est finalement résolue à instituer six certificats sur la qualité de l'air, des pastilles de couleur à apposer sur les pare-brise des véhicules, témoignant de leur degré de pollution des véhicules, selon des informations des Echos.

Lire aussi : Des nouvelles pastilles antipollution pour les pare-brise

Ces vignettes vont permettre de filtrer les véhicules autorisés à rouler dans la capitale. Après les bus, cars et poids lourds les plus anciens (immatriculés avant le 1^{er} octobre 2001), bannis depuis le 1^{er} juillet 2015, ce sont désormais les camionnettes et véhicules individuels – essence comme diesel – de classe 1 (antérieurs à 1997) ainsi que les deux-roues motorisés antérieurs au 1^{er} juin 1999 qui seront à leur tour interdits de circulation durant la semaine, en application du plan antipollution adopté par le conseil de Paris en février 2015. Environ 10 % du parc de voitures circulant à Paris est concerné.

Agir par paliers

Les véhicules contrôlés sur la foi de la carte grise seront verbalisés à partir du 1^{er} octobre. Le montant de l'amende s'élèvera à 35 euros dans un premier temps, puis 68 euros pour les voitures individuelles et 135 euros pour les poids lourds à partir de début 2017.

Alors qu'initialement sept classes avaient été créées, la ministre avait décidé en janvier que seules les quatre premières classes destinées aux véhicules les plus propres donneraient lieu à l'impression d'une vignette. Le dispositif était jugé trop brutal, ce qui hypothéquait la mise en place progressive du plan antipollution de la maire de la capitale, qui veut agir par paliers pour limiter la contestation et donner le temps aux Parisiens de s'adapter. Elle prenait aussi de court d'autres villes comme Grenoble, Bordeaux ou Strasbourg, qui, dans le sillage de Paris, projettent elles aussi de restreindre l'accès à leur centre-ville lors des pics de pollution ou de manière permanente.

Les collectivités ont fini par obtenir gain de cause. La classification comptera bien six catégories, dont une toute première réservée aux véhicules électriques et hydrogènes. Il est même possible d'en considérer une septième, puisque les véhicules les plus anciens (voitures immatriculées avant 1997), non classés, n'auront pas de vignette.

Mesure de « bon sens »

« Le bon sens a fini par l'emporter. Le retour aux six vignettes annoncées il y a un an va nous permettre de mettre en place de façon progressive la zone de circulation restreinte, se félicite Christophe Najdovski, l'adjoint (EELV) de la maire de Paris chargé des transports. Si nous étions restés à quatre certificats, un tiers des véhicules aurait été brutalement interdit de circulation dans Paris au 1^{er} juillet. Ce qui était inapplicable. »

Lire aussi : Le nouvel arrêté sur les épisodes de pollution fera-t-il taire les polémiques ?

Permettant d'identifier plus aisément les véhicules les moins polluants, les vignettes présentent un intérêt pour les villes qui projettent de mettre en place une zone à circulation restreinte, où seuls les véhicules les plus propres sont autorisés à circuler. Comme pour celles qui souhaitent mieux gérer les pics de pollution et veulent pour cela pouvoir recourir à des restrictions de circulation plus efficaces que la circulation alternée. De fait, en visant les véhicules de plaque paire ou impaire, la circulation alternée ne permet pas de cibler les véhicules les plus polluants. *« Grâce à ses vignettes distinctives, nous pourrions prendre des mesures de restriction de circulation progressives, et ainsi mieux anticiper les pics de pollution »,* souligne Yann Mongaburu, le président du Syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération grenobloise.

« Ce sera plus efficace... pour peu que l'on puisse appliquer les restrictions de circulation suffisamment tôt », relève cependant Christophe Najdovski,

rappelant que les modalités de déclenchement des mesures d'urgence en cas d'épisodes de pollution font toujours l'objet de discussion avec le ministère.

Vers un nouvel arrêté

Un nouvel arrêté améliorant la gestion des pics de pollution a été publié le 9 avril par Ségolène Royal. Celui-ci prévoit certes que, « *en cas de dépassement prévu du seuil d'alerte ou d'épisode persistant de pollution* », le préfet « *peut imposer [après consultation des élus du territoire] la mise en œuvre* » de mesures d'urgence. Lesquelles s'appliquent tant que l'épisode de pollution se poursuit. Mais, pour les collectivités, ce progrès reste insuffisant, car il faut toujours attendre d'avoir constaté un épisode de pollution et prévu sa poursuite pour que des mesures soient prises.

Le cabinet de la ministre Ségolène Royal assure cependant qu'un nouvel arrêté sur cette question, répondant mieux aux attentes des collectivités, est en passe d'être finalisé et sera présenté au Conseil national de l'air qui doit se tenir le 2 juin. Ce nouveau texte stipulerait que les mesures d'urgence pourront être prises dès la veille d'un pic de pollution persistant, soit dès que sera prévu un dépassement de deux jours du seuil d'information.

L'association 40 Millions d'automobilistes a lancé, le 11 mai, une action collective en justice contre les mesures antipollution de la Mairie de Paris. L'association, qui dénonce le caractère « *socialement injuste des mesures qui pénalisent en premier les plus modestes* », réclame l'indemnisation des automobilistes lésés.

En savoir plus sur http://www.lemonde.fr/pollution/article/2016/05/30/les-voitures-d-avant-1997-interdites-de-circulation-dans-paris-a-partir-du-1er-juillet_4929269_1652666.html#VMhKmlDBjBmzChDt.99

Article du journal « Le Monde » du 30 juin 2016, détaillant les effets des gaz polluants.

NOx, PM2,5, PM10... ces acronymes et sigles scientifiques décrivent l'air que respirent quotidiennement les Parisiens. Le trafic routier est présenté comme un des principaux responsables de la pollution de l'air et, face à cet enjeu de santé publique, des mesures de restrictions ont été prises par la mairie de la capitale, dont notamment la limitation de la vitesse de circulation sur certains axes. Et, depuis le 1^{er} juillet 2015, l'interdiction de la circulation des poids lourds et des bus immatriculés avant le 1^{er} octobre 2001, de 8 heures à 20 heures, y compris les week-ends.

A partir de vendredi 1^{er} juillet, ce seront les véhicules immatriculés avant 1997 et les deux-roues immatriculés avant le 1^{er} juillet 1999 qui seront bannis de la capitale, la semaine entre 8 heures et 20 heures.

Quels sont les polluants présents dans l'air à Paris ?

Dépassant fréquemment les normes réglementaires et présentant des risques pour la santé, les polluants dont on vise la diminution sont :

Les polluants atmosphériques

- les oxydes d'azotes (NO_x, addition des émissions de monoxyde d'azote – NO – et de dioxyde d'azote – NO₂ –). Les NO₂ peuvent provoquer une inflammation des voies respiratoires, une augmentation du risque bronchitique et une diminution de la fonction respiratoire ;
- les composés organiques volatils non méthaniques (COVNM). Ils sont issus naturellement de la végétation, du charbon, du gaz et du pétrole. On les retrouve aussi dans les colles, les vernis, les peintures ainsi que de l'évaporation d'essence. Par inhalation ou par contact avec la peau, ils peuvent provoquer des troubles cardiaques, digestifs, rénaux ou nerveux. Certains, comme le benzène, sont cancérigènes.

Les particules primaires (PM)

Issues d'un mélange de différents composés chimiques et de différentes tailles, on y trouve les particules PM10 de diamètre inférieur à 10 µ et les PM2,5 de diamètre inférieur à 2,5 µ.

L'exposition fréquente à ces particules augmente le risque de maladies cardiovasculaires et respiratoires, des cancers pulmonaires.

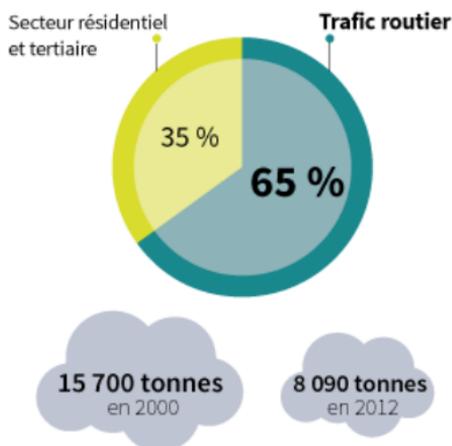
Lire : Oui, les vieilles voitures interdites à Paris polluent plus que les nouvelles

Quelle est la part du trafic routier dans ces émissions ?

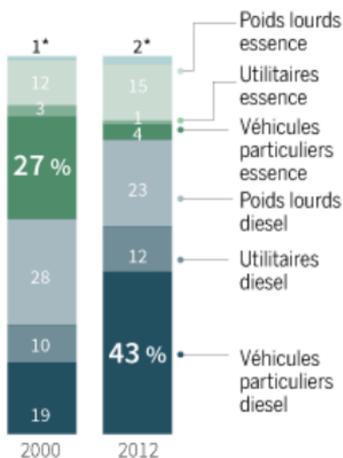
Deux tiers des oxydes d'azote

Les émissions de NO_x représentent 78,3 tonnes au kilomètre carré par an à Paris, soit dix fois plus que l'Ile-de-France, ce en raison de fortes émissions sur une surface réduite. Elles sont émises pour les deux tiers par le trafic routier, les véhicules diesel étant les principaux contributeurs.

ÉMISSIONS DE NOx en 2012 À PARIS



PAR TYPE DE VÉHICULE

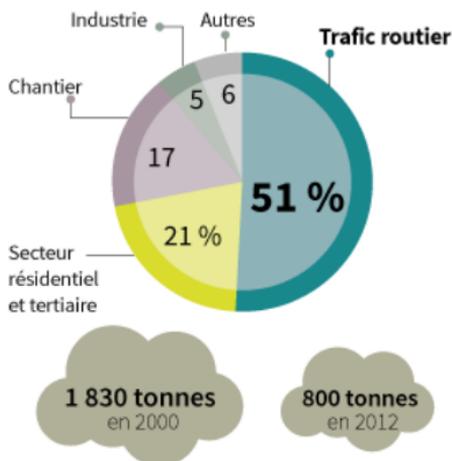


* Evaporation d'essence

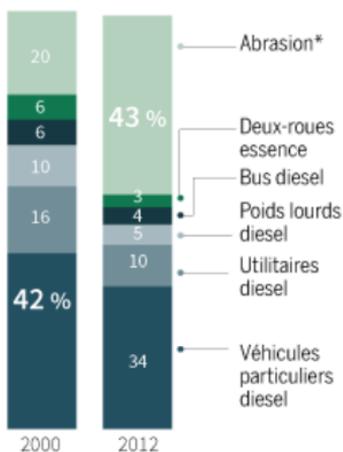
La moitié des PM10

Le trafic routier est responsable à 50 % des émissions de PM10 à Paris, c'est six fois plus qu'en Ile-de-France (7,8 tonnes/km²/an contre 1,3 tonne/km²/an).

ÉMISSIONS DE PM10 en 2012 À PARIS



PAR TYPE DE VÉHICULE



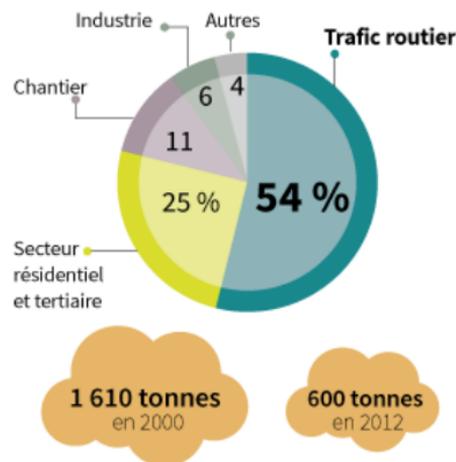
* Des routes, des pneus, des freins

Une baisse de 56 % des PM10 a été observée entre 2000 et 2012, elle est de - 60 % pour le trafic routier.

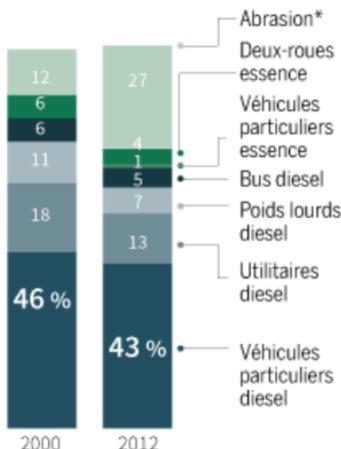
La moitié des PM2,5

Elles sont issues pour moitié du trafic routier. Les véhicules diesel sont les principaux émetteurs de ces particules primaires.

ÉMISSIONS DE PM2,5 en 2012 À PARIS



PAR TYPE DE VÉHICULE



* Des routes, des pneus, des freins

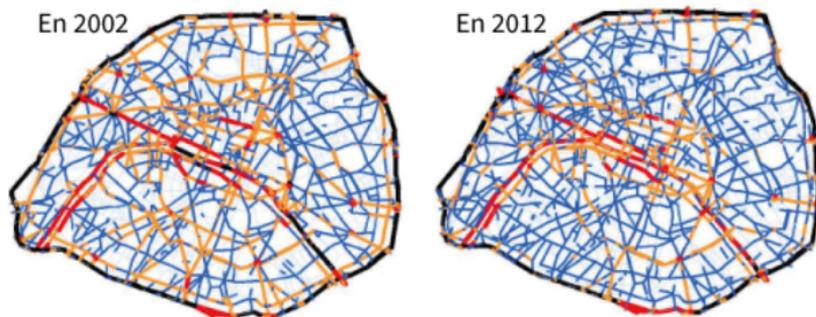
Une baisse significative des émissions de PM2,5 de 63 % a été enregistrée entre 2000 et 2012, elle atteint 70 % pour le trafic routier, en raison notamment d'améliorations technologiques, comme le filtre à particules sur les véhicules diesel.

La géographie de la pollution

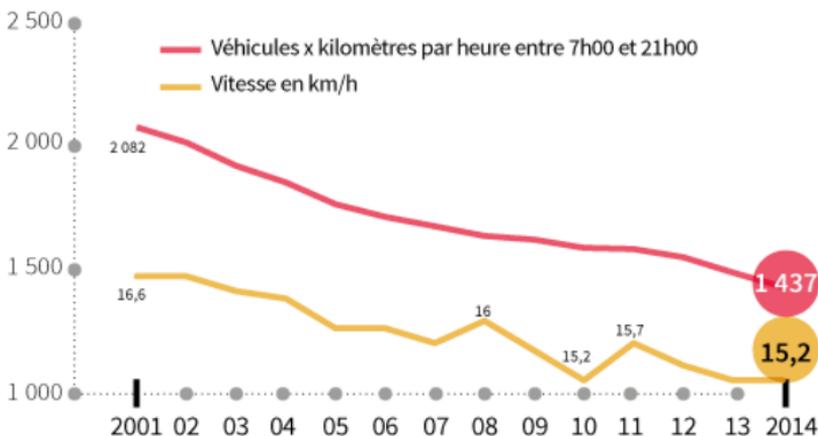
Bien que les niveaux de pollution restent supérieurs aux normes et exposent un Parisien sur deux à des dépassements de valeur limite annuelle, la qualité de l'air à Paris s'est améliorée depuis dix ans.

Ces améliorations s'expliquent en partie par la baisse du trafic routier et une diminution de la vitesse (de 19 km/h à 17 km/h).

TRAFIC JOURNALIER À PARIS ET SUR LE BOULEVARD PÉRIPHÉRIQUE, EN NOMBRE DE VÉHICULES

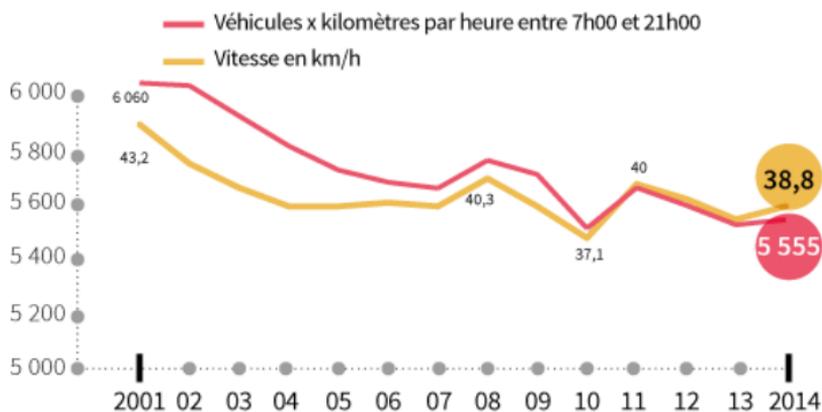


ÉVOLUTION ANNUELLE DE LA CIRCULATION DANS PARIS INTRA-MUROS (RÉSEAU DE 196 KM D'AXES ÉQUIPÉS DE CAPTEURS)



Le boulevard périphérique concentre la plus grande partie de la circulation parisienne et ne sera pas concerné par les mesures gouvernementales de restriction de circulation. Le 10 janvier 2014, la vitesse a été abaissée de 10 km/h, amenant sa vitesse maximale à 70 km/h, mais son volume de circulation est reparti à la hausse entre 2013 et 2014, ainsi que sa vitesse moyenne, qui est passée de 38,1 km/h à 38,8 km/h. Cette mesure visait, outre la réduction du nombre d'accidents, une baisse de la pollution.

ÉVOLUTION ANNUELLE DE LA CIRCULATION SUR LE BOULEVARD PÉRIPHÉRIQUE



On retrouve l'impact du périphérique et de la pollution qu'il génère sur la carte établie par PlosOne en 2015. Sans surprise, les quartiers à proximité du boulevard périphérique sont parmi les plus pollués, mais aussi une partie du centre-ville, qui concentre un trafic dense, ainsi que sur les axes routiers le long de la Seine.

CONCENTRATION EN DIOXYDE D'AZOTE (NO₂)
D'APRÈS UNE PÉRIODE DE RÉFÉRENCE DE 2002 À 2009

■ Supérieur à 55,8 µg/m³ ■ De 50,6 à 55,8 µg/m³ ■ Moins de 55,8 µg/m³

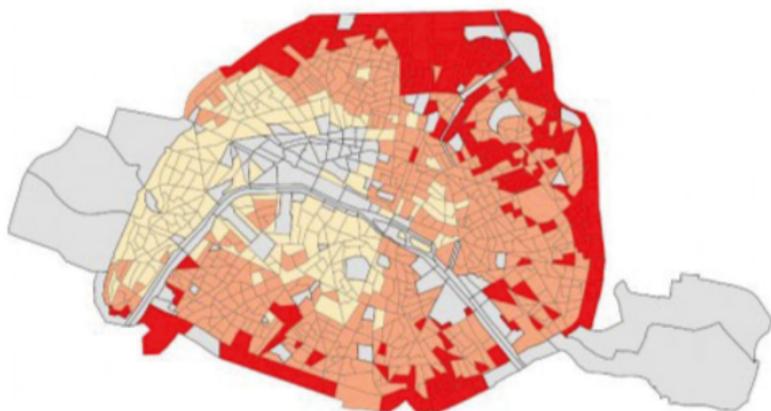
Norme annuelle : 40 µg/m³



Contrairement à ce qu'on peut penser, cette pollution n'affecte pas en priorité les classes défavorisées, reléguées à la périphérie de Paris. Les 8^e, 9^e, 17^e arrondissements comptent parmi les endroits les plus pollués de la capitale.

RÉPARTITION DE LA POPULATION SELON 41 CRITÈRES SOCIO-ÉCONOMIQUES ET DÉMOGRAPHIQUES

■ Population défavorisée
 ■ Moyennement favorisée
 ■ Favorisée



Sources : Airparif, Observatoire des déplacements à Paris

Enfin un article du journal « Le Monde » du 21 juin 2016, expliquant les différentes mesures prises dans d'autres villes Européennes.

Les véhicules les plus anciens doivent désormais s'arrêter aux portes de la capitale. Paris a interdit le 1^{er} juillet la circulation des voitures et camionnettes aux normes Euro 1, immatriculés avant 1997 (et avant 1999 pour les deux-roues) de 8 heures à 20 heures en semaine. Cela représente environ 10 % des voitures.

Décryptage : Tout comprendre à l'interdiction des véhicules polluants à Paris

Des restrictions avaient déjà été imposées en 2015 aux camions, aux bus et aux cars les plus polluants. Elles devraient progressivement concerner des véhicules plus récents, afin de limiter les émissions de particules fines et de gaz (oxydes d'azote, monoxyde de carbone...) nocifs pour la santé. La qualité de l'air en Ile-de-France est en effet préoccupante, avec des dépassements fréquents des seuils d'information.

Infographie : Visualisez un an de pollution atmosphérique en Ile-de-France

Si la « zone à faible émission » (ou « Low Emission Zone », LEZ) de Paris, critiquée par les associations d'automobilistes, constitue une première en France, ce système existe depuis longtemps en Europe.

Au moins 230 villes en Europe restreignent la circulation

Les restrictions sont modulées selon les pays, comme le précise un rapport de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe) de 2014. Les différences concernent :

- **la nature des mesures adoptées** : restriction de circulation pour les véhicules polluants ou péage urbain, comme à Londres, Milan, Stockholm (14 villes au total) ;
- **la superficie de la zone** : limitée au centre-ville, comme à IIsfeld, dans le Bade-Wurtemberg (2 km²), sur toute une agglomération (le Grand Londres, 1 500 km²) ou dans plusieurs villes (800 km² dans la Ruhr en Allemagne) ;
- **le type de véhicules** (camions, bus, voitures, deux-roues...) et sa **motorisation** (essence, diesel ou électrique) ;
- **les normes de pollution**, qui se sont durcies avec les années : Euro 1 (voitures immatriculées avant 1997), Euro 2 (1997-2000), Euro 3 (2001-2005), Euro 4 (2006-2010), Euro 5 (2011-2014), Euro 6 (2015) ;
- **le dispositif de contrôle** : par vidéosurveillance ou par contrôle visuel de police.

A l'aide du site Urban Access Regulation qui recense toutes les « Low Emission Zones », nous avons relevé au moins 230 localités qui bloquent l'accès de leur territoire aux véhicules polluants en Europe. Certaines le font depuis longtemps : depuis 1996 pour Stockholm ou 2005 pour le péage urbain de Londres.

Elles sont réparties dans 23 pays, mais la grande majorité sont situées en Allemagne et en Italie (et dans une moindre mesure aux Pays-Bas). Plusieurs pays n'ont qu'une seule LEZ, située dans la capitale : Dublin, Athènes, Lisbonne, Lubiana et désormais Paris.

En savoir plus sur http://www.lemonde.fr/les-decodeurs/article/2016/06/21/pollution-de-l-air-ces-230-villes-d-europe-qui-restreignent-la-circulation_4955036_4355770.html#i6044K5jmwlxSXjK.99

Pour toutes ces raisons, Mesdames et Messieurs les députés, nous vous remercions par avance de réserver un bon accueil à cette motion.