

Directive **ZONES A FAIBLES EMISSIONS**

Version : novembre 2015



Les zones à faibles émissions (LEZ) sont des zones exigeant des véhicules y circulant le respect de certaines normes d'émission et interdisant l'accès à ceux qui ne satisfont pas aux critères requis. Certaines LEZ concernent uniquement des classes de véhicules bien précises (véhicules lourds, utilitaires légers) tandis que d'autres réglementent l'accès de tous les véhicules quels qu'ils soient. Elles favorisent le post-équipement des véhicules fortement polluants ainsi que la modernisation des parcs de véhicules.

La première LEZ a été introduite en 1996 à Stockholm. Depuis lors, un grand nombre de pays européens ont appliqué cet outil efficace ; on compte actuellement en Europe plus de 200 LEZ actives ou en planification. Le potentiel de réduction de la circulation des LEZ est documenté par de nombreuses études. Leur impact varie fortement en fonction de la configuration de la zone et des paramètres

techniques, le facteur principal étant la rigueur avec laquelle les mesures sont appliquées. Ce document présente un certain nombre de faits concernant les LEZ et met en relief ce qu'il est le plus important de savoir.

Exigences

Une zone à faibles émissions définit un seuil maximum d'émission et exclut les véhicules plus



pollueurs de cette zone. Si les exigences sont suffisamment plus strictes que le niveau d'émission moyen du parc de véhicules local, les mesures promouvront une transformation accélérée (y compris les post-équipements) du parc de véhicules et contribueront par conséquent à une réduction des émissions. Si la norme visée n'est pas assez ambitieuse, le parc de véhicules ne présentera pas la modernisation espérée.

Taille

Une LEZ trop petite sera contournée, ce qui en réduira les effets. Si elle est suffisamment grande, elle aura également un impact sur le parc de véhicules des zones environnantes, comme le montre l'exemple de la ville de Berlin. En tous les cas, elle doit être au moins assez grande pour éviter une augmentation de la circulation due aux véhicules qui la contournent.

Labellisation

Il est nécessaire d'implanter un système permettant d'identifier les différents véhicules. Le système allemand fonctionne par exemple avec des vignettes environnementales alignées sur les normes d'émission EURO. Chaque vignette a un coût unique de 5 euros.

Phases d'introduction

Les effets positifs d'une régulation LEZ stricte sur la qualité de l'air sont bien documentés. Quoiqu'il en soit, exiger des critères sévères sans période de mise en place pourra éventuellement exposer les habitants à des difficultés de s'adapter avec la rapidité nécessaire. Pour éviter cela, il sera judicieux d'introduire les LEZ par paliers successifs, en commençant par les exigences EURO 2 et EURO 3 comme phases

intermédiaires basées sur la composition momentanée du parc de véhicules et la norme EURO visée au final. Toutefois, il est clair que les LEZ n'apportent les améliorations désirées que si les exigences sont strictes.

Aide au post-équipement

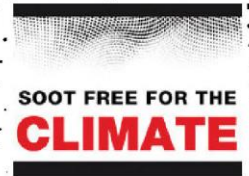
Le post-équipement accroît certes la valeur du véhicule, mais représente également de sérieux bénéfices pour l'environnement et la santé. Les aides au post-équipement sont une bonne solution pour minimiser l'impact économique sur les particuliers.

L'Allemagne a par exemple introduit des subventions pour le post-équipement de filtres à particules. Jusqu'en 2013, le post-équipement faisait l'objet d'une subvention de 330 euros ; depuis 2013, elle est de 260 euros par véhicule. En 2012, l'Allemagne avait déjà subventionné 670 000 post-équipements (février 2012).

Comme l'ont montré différents programmes nationaux, il est également possible de financer des programmes de post-équipement pour les camions ou d'autres véhicules.

Exceptions

Les exceptions ont à la fois un effet positif et un effet négatif. Les exceptions peuvent englober : les véhicules de secours ou de transport de malades, les véhicules de lutte contre l'incendie, ou encore les véhicules pour personnes handicapées. Elles pourront également inclure certains petits véhicules utilitaires ou de transport dont la mise aux normes exposerait les propriétaires à des difficultés économiques. D'une façon générale, il est préférable que les exceptions aient un caractère temporaire et que leur validité expire à un moment donné. En effet, chaque exception abaisse le degré d'efficacité de



la LEZ. Dans le cas de Berlin, la quasi-totalité des exceptions ont été abrogées en 2013.

Contrôle et application de la réglementation

Alors qu'il est important de prévoir des pénalités pour punir les infractions concernant la LEZ, il est encore plus essentiel d'en favoriser le respect.

Les verbalisations doivent être suffisamment fortes pour décourager efficacement les automobilistes d'enfreindre la législation. La variante classique est la contravention, mais il est également possible d'appliquer d'autres mesures telles par exemple le retrait de points de permis.

Les contrôles sont impératifs pour établir un système efficace et respecté. Ils doivent être effectués tant sur les véhicules en mouvement qu'à l'arrêt. Les exemples provenant d'Allemagne montrent que la majorité des infractions ont été détectées et pénalisées sur des véhicules en stationnement.

Exigences nationales

La législation nationale doit faire l'objet de dispositions permettant aux municipalités de procéder à l'introduction de LEZ. Dans plusieurs pays, des O.N.G. s'efforcent actuellement de motiver le gouvernement à prendre de telles mesures ou y sont déjà parvenues avec succès.

Communication

Comme tout projet à grande ou à petite échelle, une bonne communication du projet et de ses avantages en facilitera le succès. Elle contribuera non seulement à informer le public des raisons pour lesquelles cette mesure est impérativement

nécessaire pour la ville, mais favorisera en outre son acceptation. Qui plus est, un programme de communication précoce et intensif accélérera l'amélioration du parc de véhicules.

Une campagne de communication positive documentera et présentera par ailleurs en continu les améliorations aux habitants qui, bien souvent, ne remarqueraient pas les changements apportés par la LEZ, si ce n'est la présence d'un nouvel autocollant sur le pare-brise.

Enfin, les villes sont invitées à intégrer l'industrie et le commerce à ce processus. L'expérience a en effet révélé que ces groupes d'intérêts pouvaient jouer un rôle prépondérant pour le succès du projet.

Coûts d'une LEZ

Pour bien juger des avantages et des inconvénients d'une LEZ, il est impératif d'en connaître les coûts. Les expériences réalisées par les projets existants ont permis de constater que bien que la mise en place et le maintien d'une LEZ coûtent de l'argent, elles peuvent s'autofinancer si elles sont organisées correctement.

Les coûts de mise en place sont principalement constitués des dépenses nécessaires à l'installation des panneaux aux limites extérieures de la zone. Un comparatif effectué en Allemagne estime que ces coûts se situent approximativement entre 30 000 et 130 000 euros, le facteur principal étant la taille de la zone.

Deuxième facteur de coûts, le plus important: les coûts du personnel nécessaire à la gestion des exceptions concernant la LEZ. Les exemples du même comparatif allemand ont montré que ces



coûts salariaux pouvaient atteindre la somme conséquente de 900 000 euros durant la période de mise en place de la zone.

Ce qu'il est important de souligner :

Plusieurs municipalités sont d'accord sur le fait que les coûts d'un projet de LEZ peuvent être couverts en intégralité par les revenus des taxes d'exemption si ces dernières font l'objet d'un concept adéquat.

Il sera nécessaire de prévoir des coûts supplémentaires pour l'analyse du projet de LEZ afin d'en déterminer l'efficacité, comme cela serait le cas pour n'importe quel autre type de projet. Les amendes verbalisant le non-respect des mesures adoptées représentent une source de revenus supplémentaires.

Coûts pour les propriétaires de véhicules

Il s'agit en premier lieu du coût de la vignette environnementale. Pour les véhicules qui satisfont déjà aux exigences, cela s'arrête là. Pour les véhicules ne remplissant pas les conditions posées par la LEZ, leurs propriétaires auront éventuellement à supporter les frais d'un post-équipement. Ceux-ci peuvent aller de quelques centaines à quelques milliers d'euros selon s'il s'agit d'un véhicule particulier, d'un utilitaire léger ou d'un véhicule lourd. Si le système de filtre doit également

filtrer l'oxyde d'azote en plus des particules, les frais pourront être un peu plus importants.

Les programmes nationaux de subvention des post-équipements peuvent aider les propriétaires de véhicules à en financer la modernisation. Une autre forme de soutien financier aux mesures de post-équipement réside dans la mise en place de réductions des taxes routières pour les véhicules à faibles émissions. Ce genre de systèmes permet d'alléger l'impact économique pour les propriétaires de véhicules particuliers, dont l'investissement aide en premier lieu à réduire les coûts pour la société.

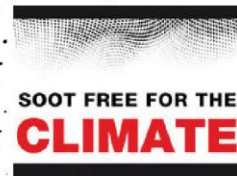
Prochaines étapes

Plusieurs villes prévoient des versions plus restrictives de leurs zones LEZ existantes. Londres entend par exemple exiger le respect de la norme EURO6 à compter de 2020. Les véhicules plus polluants pourraient néanmoins entrer dans la zone à faibles émissions moyennant le paiement d'une contribution financière. Stuttgart travaille également à l'élaboration d'une zone EURO6 en vigueur à l'horizon 2020.

Les zones à faibles émissions sont un vecteur de changement. Or, il est possible d'étendre la liste des sources d'émissions ciblées au-delà des véhicules routiers. Par conséquent, pourquoi ne pas inclure également les engins de chantier ?

Pollution atmosphérique & santé

En 2011, près de 450 000 personnes sont décédées prématurément en UE en raison de la pollution ambiante. Cela fait de la pollution atmosphérique la première cause de décès prématuré dû au climat en UE. Selon les estimations, les problèmes de santé en résultant coûtent entre € 330-940 milliards par an à la société. Plus de 90 % de la population urbaine en UE sont exposés à des concentrations dépassant la limite recommandée par l'Organisation mondiale de la Santé (OMS). En tête de liste des agents polluants, on trouve le carbone suie (BC), l'un des composants des particules fines (PM), le dioxyde d'azote (NO2) et l'ozone (O3).

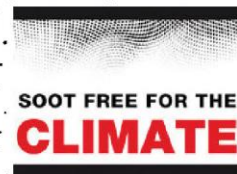


Pourquoi, selon la source que la ville souhaite réglementer, ne pas inclure les bus, véhicules ferroviaires ou bateaux ? Si les dispositions législatives correspondantes ont été prises au niveau national, les municipalités peuvent utiliser les LEZ pour influencer sur un grand nombre de sources. En de nombreux cas, les bus, les engins de chantier ou les bateaux restent des sources d'émissions importantes et il serait donc recommandé de les inclure rapidement à la LEZ.

Une LEZ est-elle suffisante ?

Une LEZ a certes des avantages considérables, mais il ne s'agit cependant pas d'un remède miracle contre la pollution atmosphérique. Pour en retirer le meilleur effet, l'idéal est de

combiner cette mesure de nature plutôt technique à d'autres mesures favorisant les modes de transport durables. En vue de réduire la pollution de l'air dans les centres-villes pour être en accord avec les normes de l'UE, voire même avec les recommandations plus sévères de l'OMS, les municipalités doivent réorganiser la structure des transports de façon à diminuer la part générale des transports motorisés en faveur des transports publics et des déplacements à pied ou à vélo. Du point de vue stratégique, la mise en place d'une LEZ sera beaucoup mieux acceptée si elle est accompagnée d'une campagne de communication et d'un effort de promotion des moyens de transport durables.



CONTACT

Les municipalités intéressées peuvent nous contacter pour obtenir des informations supplémentaires :



Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) e.V.
| Friends of the Earth Germany
Arne Fellermann | Téléphone : + 49 30 275 86-484
| E-mail : arne.fellermann@bund.net

QUI NOUS SOMMES

Clean Air est un projet de neuf organisations écologiques qui luttent pour la pureté de l'air dans les villes d'Europe. Malgré la législation en vigueur et le droit des citoyens à un air non pollué, la violation continue des limites de pollution ambiante constitue toujours un problème dans de nombreuses villes. La pollution ambiante menace notre santé, notre environnement et notre climat. Il est temps de passer à l'acte !
www.cleanair-europe.org

Lancée en 2009, la campagne commune « Pour un climat sans carbone suie » a pour objectif de réduire les émissions de suie des diesels, qui accélèrent le changement climatique et représentent une menace pour la santé publique. A ce jour, douze OGN européennes ont rejoint la campagne.
www.sootfreeclimate.org

partenaires du projet

