

Paris déclare la guerre à la voiture... au risque de se transformer en musée

Gilles Bridier | Economie | France | 04.09.2015 - 5 h 56 | mis à jour le 04.09.2015 à 5 h 56



Slate ^{FR}

REUTERS/Tobias Schwarz.

Anne Hidalgo se focalise sur l'éradication du diesel, mais les voitures à essence polluent-elles moins? C'est une guerre à tous les véhicules non électriques qui se profile, alors que les transports collectifs ne sont pas à la hauteur du problème posé.

Qu'y a-t-il de commun entre un vieux camion et une voiture diesel moderne? Pas grand-chose, sauf la guerre que leur livre la maire de Paris Anne Hidalgo dans sa lutte contre la pollution urbaine. En cette rentrée, elle martèle son objectif (<http://www.franceinfo.fr/emission/l-interview-politique/2014-2015/anne-hidalgo-01-09-2015-07-46>): *«Je veux éradiquer le diesel d'ici 2020 à Paris.»*

Les premières mesures sont déjà effectives. Les bus, camions et autocars mis en circulation avant octobre 2001 sont partiellement interdits de circulation, de 8h à 20h, dans la capitale depuis le 1^{er} septembre (<http://www.paris.fr/actualites/poids-lourds-et-autocars-polluants-interdiction-de-circuler-dans-paris-a-partir-du-1er-septembre-2832>). Progressivement, d'autres types de véhicules diesel seront concernés jusqu'à ce que, si l'on en croit Anne Hidalgo, plus aucun véhicule diesel n'ait accès à la capitale dans cinq ans, pas plus une berline moderne qu'un vieux camion.

Un amalgame réducteur

Certes, pour être plus percutant, le discours politique est forcément réducteur. Dans l'élan, il omet de rappeler que, selon Airparif (<http://www.airparif.asso.fr/pollution/air-et-climat>),

«le trafic routier représente plus d'un quart des rejets de gaz à effet de serre, plus de la moitié des rejets d'oxydes d'azote, environ un quart des émissions de particules et plus de 15 % des émissions d'hydrocarbures». Mais focalisée sur son louable objectif au nom de la santé des Parisiens, la maire force le trait lorsqu'elle déclare que *«l'essentiel de la pollution à Paris est liée aux véhicules».*

Réserver le même traitement à un camion de plus de quatorze ans d'âge engloutissant 20 à 30 litres aux 100 km et une voiture particulière consommant quatre à cinq fois moins et qui répond aux normes beaucoup plus contraignantes élaborées depuis une dizaine d'années, c'est procéder à un amalgame qui ne tient pas compte des progrès technologiques réalisés au cours de cette décennie. Comme si l'objectif était ailleurs.

Rappelons que, en ce qui concerne les émissions de particules fines, la norme européenne (http://europa.eu/legislation_summaries/environment/air_pollution/128186_fr.htm) Euro 5 d'octobre 2009 a imposé une réduction de 80% par rapport à la norme Euro 4 de janvier 2005. Et pour les oxydes d'azote, la norme Euro 6 (<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Point-sur-la-norme-euro-6-de.html>) de septembre 2014 impose pour les moteurs diesel une diminution de 50% par rapport à Euro 5, qui était déjà en recul de 20% par rapport à Euro 4. Ainsi, en dix ans ,et si on se réfère aux normes (<http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/vehiculesauxnormes.pdf>), les moteurs diesel modernes polluent grosso modo cinq fois moins que les anciens.

Du même coup, entre le vieux camion et la voiture moderne diesel qui consomme quatre à cinq fois moins, on peut considérer que le rapport de pollution

peut varier de un à vingt. Ce qui ne veut pas dire que le diesel moderne ne pollue plus. Il doit donc s'inscrire dans une politique de lutte contre la pollution. Mais de là à frapper la berline moderne de la même interdiction que les vieux camions... On pourrait ainsi imaginer un traitement différencié, pour tenir compte des progrès enregistrés dans la baisse des consommations et dans l'adjonction d'équipements rendus obligatoires comme le filtre à particules.

Télescopages et posture politique

On relèvera d'ailleurs que, dans la classification des certificats de qualité de l'air (<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Un-certificat-qualite-de-l-air,43566.html>) validée par la ministre de l'Ecologie Ségolène Royal, et qui sera mise en place au 1^{er} janvier 2016, le dispositif prévoit six catégories en fonction de la date de mise en circulation des véhicules et de leur compatibilité à des normes de plus en plus contraignantes. Pour autant, il ne jette pas l'anathème sur l'un ou l'autre mode de propulsion (essence ou diesel).

Toutefois, même dans ce dispositif, on remarque que la catégorie 1 (pour les véhicules à moteur thermique les moins polluants) est réservée à des motorisations essence, le concept de voiture propre étant manifestement inaccessible au diesel. On peut considérer avec raison que ce type de moteur adapté aux longs parcours et aux forts kilométrages n'est pas pertinent en ville. En revanche, consommant moins de carburant, il émet aussi moins de CO² qu'une version essence de même cylindrée et, à ce titre, contribue plus à la réduction des gaz à effet de serre et à la lutte contre le réchauffement climatique.

Il n'est pas tout à fait fortuit non plus que le bonus malus écologique, en France, se réfère aux émissions de CO² pour promouvoir les véhicules les moins

polluants. Et au niveau européen, c'est aussi le dioxyde de carbone qui fonde la norme de pollution que doivent respecter les constructeurs sur l'ensemble de leur gamme, avec un durcissement prévu dans les prochaines années pour passer de 130 grammes rejetés au kilomètre aujourd'hui à 95 grammes en 2021 (<http://www.euractiv.fr/transport/les-eurodeputes-plafonnent-les-e-news-533751>).

Or, c'est bien la motorisation diesel qui doit permettre cet abaissement. En faire la cible prioritaire de la pollution automobile ne semble guère cohérent.

Il existe d'autres émissions polluantes, et notamment des oxydes d'azote. Elles ont baissé de moitié (<http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/lessentiel/ar/227/0/pollution-lair-oxydes-dazote.html>) dans le transport routier en quinze ans depuis l'introduction du pot catalytique sur les véhicules en 1993, mais elles demeurent importantes. Toutefois, ces émissions proviennent aussi bien des moteurs à essence que diesel. Il n'y a donc pas vraiment de raison, sur ce seul critère, d'avantager l'essence plutôt que le diesel.

Dans ces conditions, et notamment à Paris, l'amalgame opéré sur le diesel en fait plutôt un bouc émissaire. La posture, sans nuance, est politique.

Quel Paris pour quels parisiens?

Ceci mérite de déplacer un peu la question posée. Qui pourra circuler en 2020 à Paris? Les utilisateurs de véhicules électriques et hybrides (<http://www.slate.fr/story/92743/bornes-recharge-voiture-propre>), et de voitures à essence. Rien à dire sur la première catégorie: ils sont évidemment ceux dont les déplacements génèrent le moins de pollution. Mais on connaît les problèmes posés, en termes d'autonomie des véhicules électriques et donc de pouvoir d'achat

pour les foyers qui, s'ils veulent sortir des agglomérations urbaines, sont obligés au stade actuel de la technologie de s'équiper d'un deuxième véhicule à moteur thermique. Ou d'une voiture à double motorisation, forcément plus coûteuse à l'achat.

Autres utilisateurs qui seront autorisés à circuler dans la capitale: les automobilistes utilisant des voitures à essence. Mais compte tenu des progrès réalisés sur les moteurs diesel modernes, le différentiel de pollution pour les Parisiens risque d'être très limité. En réalité, l'écart proviendrait surtout de l'interdiction faite aux vieux véhicules... par ailleurs de moins en moins nombreux. Ne se trompe-t-on pas de cible?

Enfin, les déplacements les moins polluants sont ceux qui s'effectuent dans les transports collectifs. Mais les infrastructures programmées dans le cadre du projet de Grand Paris (<http://www.leparisien.fr/sevres-92310/deux-ans-de-retard-pour-la-premiere-ligne-de-metro-du-grand-paris-28-04-2015-4731175.php#xtref=https%3A%2F%2Fwww.google.fr%2F>) prennent du retard. C'est encore pire pour le renouvellement de la desserte de Roissy par un mode de transport lourd, toujours discutée et jamais réalisée.

De même, la modernisation des réseaux existants de métro et de RER, avec des extensions et des accroissements de capacités, n'est jamais suffisamment anticipée, de sorte que les transports en commun sont saturés aux heures où les personnes qui travaillent en ont besoin. Et quand les travaux sont enfin réalisés, les aménagements ne sont plus à la hauteur des problèmes posés pour apporter de réelles solutions.

Mais sur ces sujets, la municipalité parisienne n'a pas la main (<http://www.slate.fr/story/99605/pollution-paris>). Pas plus d'ailleurs que pour créer des parkings

de délestage sur des communes limitrophes, afin que les résidents de la grande banlieue qui travaillent dans la capitale puissent déposer leurs voitures aux abords d'une gare de train ou de métro. Entre Paris et les différents niveaux de décision en Ile-de-France, le courant ne passe pas forcément.

Sans compter que, derrière la guerre faite au diesel, se profile une politique pour rejeter l'utilisation de l'automobile à l'extérieur de la périphérie de Paris. Pour les Parisiens qui tournent le dos à l'automobile, ou ne l'utilisent qu'en auto-partage (électrique ou pas), pas de problème. Mais pour les autres foyers, avec le durcissement des conditions de stationnement (<http://www.slate.fr/story/96763/stationnement-paris-automobiliste>) intra-muros, il deviendra bientôt très compliqué de conserver une voiture pour sortir de la capitale, voyager un peu et avoir une vie sociale qui ne se limite pas à la vie parisienne.

On peut comprendre que des restrictions de circulation soient décidées pour éviter une extrapolation des nuisances. Mais à force d'en rajouter, c'est la vocation même de Paris qui est posée: sera-ce une capitale pour des résidents, ou pour des touristes? Sera-ce un Paris à vivre, ou à visiter? Et si c'est pour y vivre, qui voudra s'y installer: des foyers avec enfants, ou des célibataires et des retraités?

Pourtant, les dispositions prises contre la dérive des prix des locations (<http://www.slate.fr/story/105329/encadrement-loyers-pas-si-absurde>) visent à enrayer la désertion des jeunes foyers de la capitale, et à y fixer des résidents. Mais sans automobile. Ce qui risque, diesel ou pas, d'en repousser bon nombre hors des limites du périphérique parisien.

Gilles Bridier
