

- Agir sur la quantité et la qualité des véhicules circulant

Action 11.3

Restriction locale ou temporaire de l'accès de certains véhicules : Les zones à faible émission (1/2)

Le principe d'une zone à faible émission repose sur l'interdiction d'accès à une ville ou partie de ville pour les véhicules dont les moteurs ne répondent pas à certaines normes d'émissions ou d'équipement (normes Euro et/ou présence d'un filtre à particules).

L'objectif recherché est le même quel que soit le pays : réduire la pollution atmosphérique pour respecter les valeurs limites de la réglementation européenne, principalement celles relatives au dioxyde d'azote (NO₂) et aux particules PM₁₀.

Les véhicules concernés ne sont pas tous identiques d'un pays à l'autre. Dans la plupart des pays, il s'agit majoritairement des poids lourds et des bus/autocars. On notera cependant les cas de l'Allemagne et de l'Italie qui concentrent à eux deux 85% des LEZ recensées en Europe. En Allemagne, les véhicules légers sont concernés (particuliers et entreprises) et en Italie, même les 2-roues sont inclus. La plupart des LEZ sont permanentes mais certaines prévoient des périodes de non application dans l'année ou dans la journée.

Une présentation détaillée est faite un peu plus loin de la « Low Emission Zone » de Londres. Le Grand Londres a combiné 5 mesures de régulation du trafic et va, en 2020, durcir les mesures applicables dans l'hyper-centre avec une « Ultra Low Emission Zone » (standard d'émission plus élevé pour l'ensemble des véhicules circulant). La plateforme CLARS recense 221 zones de faible émission en Europe : *Urban Acces Regulation in Europe* <http://urbanaccessregulations.eu/overview-of-lezs>

La réussite du dispositif repose en grande partie sur les moyens de surveillance déployés, selon l'analyse de l'étude menée par l'ADEME. La plupart des zones sont surveillées visuellement par la police (Suède, Autriche, Allemagne), mais il y a aussi des dispositifs de surveillance vidéo avec reconnaissance automatique des plaques (Londres, Pays-Bas) ou des transpondeurs (Italie). Ces moyens sont très souvent combinés avec une obligation d'enregistrement du véhicule auprès des autorités responsables des transports (sur des sites internet ou au moyen du téléphone portable).

L'ADEME relève quatre leviers d'actions concernant la faisabilité économique et sociale de ces zones :

1. Catégorie de véhicules : inclure tel ou tel type de véhicule dans le dispositif ; la majorité des Low Emission Zones ne concerne pas les VP
2. Mise en œuvre progressive : un phasage dans le temps pour le type de véhicule concerné et/ou les conditions d'accès
3. Dérogations : nationales ou locales, temporaires, pour certains types de véhicules ou d'usage, etc.
4. Aides financières : éventuellement uniquement avant le début de l'opération, pour le privé ou le grand public, sur des fonds locaux ou nationaux.

- Agir sur la quantité et la qualité des véhicules circulant

THEME 1
RESTREINDRE LA CIRCULATION URBAINE
(PEAGE, LEZ, ZCR)

Action 11.3

Restriction locale ou temporaire de l'accès de certains véhicules : les zones à faible émission (2/2)

Les effets des LEZ sont multiples, on observe une modernisation des véhicules circulant et des baisses d'émissions et de concentration des polluants.

L'impact de la LEZ de Stockholm (Suède) a été évalué en 2007, soit plus de dix ans après sa mise en œuvre.

Les réductions des émissions constatées étaient pour :

- les NOx de 3 à 4%
- les hydrocarbures de 16 à 21%
- les particules (PM 10) de 13 à 19%

Un rapport indépendant aux Pays-Bas (Amsterdam, La Haye, Utrecht, Bois-le-Duc, et Tilburg) constate :

«La réduction de carbone élémentaire de 0,33 µg/m³, comme observé dans notre étude est équivalent à une augmentation de l'espérance de vie d'environ 2 mois par personne vivant à proximité de la route où la station de surveillance est située (Janssen et al., 2011). Cela fait de la LEZ une mesure de politique qui ne concerne pas seulement la conformité aux directives européennes sur la qualité de l'air, mais avant tout un outil pour améliorer les conditions sanitaires et environnementales dans une ville comme Amsterdam.»

En Allemagne, à Berlin, en 2010 les concentrations en suie liées au trafic routier avaient diminué de 52% par rapport à 2007. En 2012 à Berlin, les émissions de particules Diesel ont été réduites de 63% par rapport à une situation sans LEZ (année de référence = 2007). La fraction des particules PM 2,5 liée au trafic routier a également fortement diminué à Munich.

Source : Les zones à faibles émissions (Low Emission Zones) à travers l'Europe : Déploiement, retours d'expériences, évaluation d'impacts et efficacité du système, ADEME, juin 2014.

Pays ou ville	1/ Catégorie de véhicule	2/ Mise en œuvre progressive	3/ Dégagements	4/ Aides financières
Londres	Initialement : poids lourds, bus et autocars Etendu aux camionnettes et minibus	Des phases prévues dès le début dont 4 ans après le démarrage : élargissement aux camionnettes et minibus	Peu de dérogations Possibilité de payer 120 à 240 € pour « polluer » une journée	Avant le début de la LEZ : aide pour le retrofit
Allemagne	Tous véhicules sauf 2 roues	Des conditions d'accès de plus en plus strictes annoncées dès le début de la LEZ	Nationale (dont véhicules de collection) Locales (dont dérogations pour cause de difficultés financières)	* Prime à la casse nationale * Prêts bon marché (banque KfW) pour achat PL Euro V * Réduction d'impôt (330 €) pour l'achat d'un filtre à particules homologué
	Tous véhicules	Dispositif pouvant fonctionner quelques heures par jour et seulement en hiver → tendance à devenir permanents	De très nombreuses dérogations : des véhicules de services de la ville jusqu'aux personnes allant donner leur sang	* Aides pour le retrofit * Prime à la casse pour les ménages à faibles revenus
Pays-Bas	Uniquement les poids lourds	Initialement : intégration des VUL prévue à partir de juillet 2013 (3 à 6 ans après le début des LEZ)	Nationales Temporaires : pour cause de difficultés financières	Aides pour le retrofit