



# ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

## pollution et nuisances

Question écrite n° 117155

### Texte de la question

Mme Michèle Delaunay attire l'attention de Mme la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement sur la mesure prise à son instigation visant à interdire la circulation de certains véhicules dans les grands centres urbains. Ce dispositif du Grenelle de l'environnement invite les grandes agglomérations françaises à établir des périmètres dans lesquels des actions sont menées pour diminuer la pollution atmosphérique. Cette mesure, dans laquelle se sont déjà engagées huit agglomérations dont celle de Bordeaux, consiste en l'expérimentation de zones réglementées desquelles seront bannis les véhicules les plus polluants. Parmi ces véhicules bannis du centre-ville, les voitures particulières mises en circulation avant le 1er octobre 1997, soit huit millions de véhicules (représentants 26 % du parc). Les ZAPA sont présentées par le ministère de l'écologie comme la mise en oeuvre concrète d'une « mesure phare de la loi Grenelle II pour améliorer la qualité de l'air ». Néanmoins, cette mesure oublie de prendre en considération le fait qu'une part de plus en plus grande de la population n'a pas les moyens de moderniser son parc automobile ce qui en fait une mesure élitiste. Et bien qu'il soit nécessaire d'améliorer la qualité de l'air, il est inacceptable que des familles soient pénalisées par ce dispositif. Par ailleurs, un grand nombre de véhicules, armés de filtres à particule et déclarés non polluants mais consommant par ailleurs davantage que des véhicules plus anciens (4x4, Porsche) n'auront aucune restriction d'accès. Elle lui demande donc de bien vouloir revoir les objectifs de cette mesure inégalitaire, tant en fonction de la pollution des véhicules que de leur consommation et donc de leur impact écologique en aval.

### Texte de la réponse

Le principe des expérimentations des zones d'actions prioritaires pour l'air (ZAPA) repose sur l'interdiction d'accès aux véhicules les plus polluants en zones urbaines. L'objectif est de réduire les émissions de polluants dans l'air, notamment les oxydes d'azote et les poussières fines. Ces polluants sont nocifs pour la santé humaine et peuvent favoriser ou générer des maladies respiratoires ou cardio-vasculaires, voire des cancers. Les personnes vivant ou travaillant à proximité des sources d'émissions sont les plus exposées. Des situations inégalitaires inacceptables face aux risques pour la santé persistent et doivent être traitées en conséquence. Les modalités de mise en oeuvre des ZAPA seront donc chacune définies en fonction du contexte local par les collectivités volontaires. Ce sont elles qui choisiront les groupes de véhicules interdits de circuler dans la zone parmi une grille de classement des véhicules définie au niveau national, après avoir analysé les enjeux de qualité de l'air sur la zone. À ce jour, les collectivités locales mènent des études de faisabilité qui leur permettront, à terme, de choisir les véhicules les plus anciens qui seront interdits de circuler sur leur territoire. Les premières études devraient aboutir à partir de la fin de l'année. Les projets de ZAPA, et donc les véhicules interdits de circuler sur un périmètre à délimiter, ne sont donc pas encore connus. Dans certaines zones les moins polluées, ils pourraient ne pas concerner les voitures particulières. Pour une certaine harmonisation des expérimentations en France, le ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement (MEDDTL) établit, par arrêté interministériel, la grille de classement des véhicules en fonction de leurs émissions atmosphériques. Les critères choisis sont la motorisation et la date de première immatriculation du

véhicule, en lien avec sa norme Euro, pour les 2-3 roues et quadricycles à moteur, les voitures particulières, les camionnettes et les poids lourds, bus et autocars. Le critère des émissions de CO2 n'a pas été retenu. Les expérimentations ZAPA sont en effet définies dans la loi Grenelle II (art. 182) comme des outils de lutte « contre la pollution atmosphérique, notamment pour réduire les émissions de particules et d'oxydes d'azote ». Outre cet aspect juridique, l'ajout du critère des émissions de CO2 engendrerait des difficultés opérationnelles relatives à l'identification et au contrôle des véhicules. Il convient cependant d'insister sur le fait que malgré tout, en accélérant le renouvellement du parc dans les projets ZAPA, en favorisant l'achat de véhicules plus récents, et donc de manière globale plus performants et plus sobres en carbone, et en déplaçant une partie du trafic vers d'autres modes de transport moins émetteurs, l'interdiction de circuler des véhicules les plus anciens dans les ZAPA aura un impact positif sur la réduction des émissions de CO2 (jusqu'à 19 % de réduction pour un scénario d'interdiction du parc national en zones urbaines). Des dispositifs d'aides au renouvellement du parc et à l'acquisition de véhicules sont déjà mis en place au niveau national (le bonus écologique et le super bonus, et la prime à la casse jusqu'à peu), dont bénéficient les propriétaires de véhicules concernés par la mesure d'interdiction de circuler dans les ZAPA. D'autres mesures d'accompagnement pourraient éventuellement être proposées par les collectivités expérimentatrices, pour permettre de s'adapter aux nouvelles conditions de circulation, comme c'est parfois le cas à l'étranger. En Europe, plus de 180 villes ont déjà mis en place une telle politique. D'après les retours d'expérience, la progressivité de mise en oeuvre des ZAPA, après une phase de concertation et de consultation du public, pourra également être un paramètre de poids pour que la population s'adapte aux règles des ZAPA.

## Données clés

**Auteur :** [Mme Michèle Delaunay](#)

**Circonscription :** Gironde (2<sup>e</sup> circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 117155

**Rubrique :** Automobiles et cycles

**Ministère interrogé :** Écologie, développement durable, transports et logement

**Ministère attributaire :** Écologie, développement durable, transports et logement

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 6 septembre 2011, page 9501

**Réponse publiée le :** 29 novembre 2011, page 12534