GRANDES VILLES : DE PLUS EN PLUS D'INTERDICTIONS DE ROULER



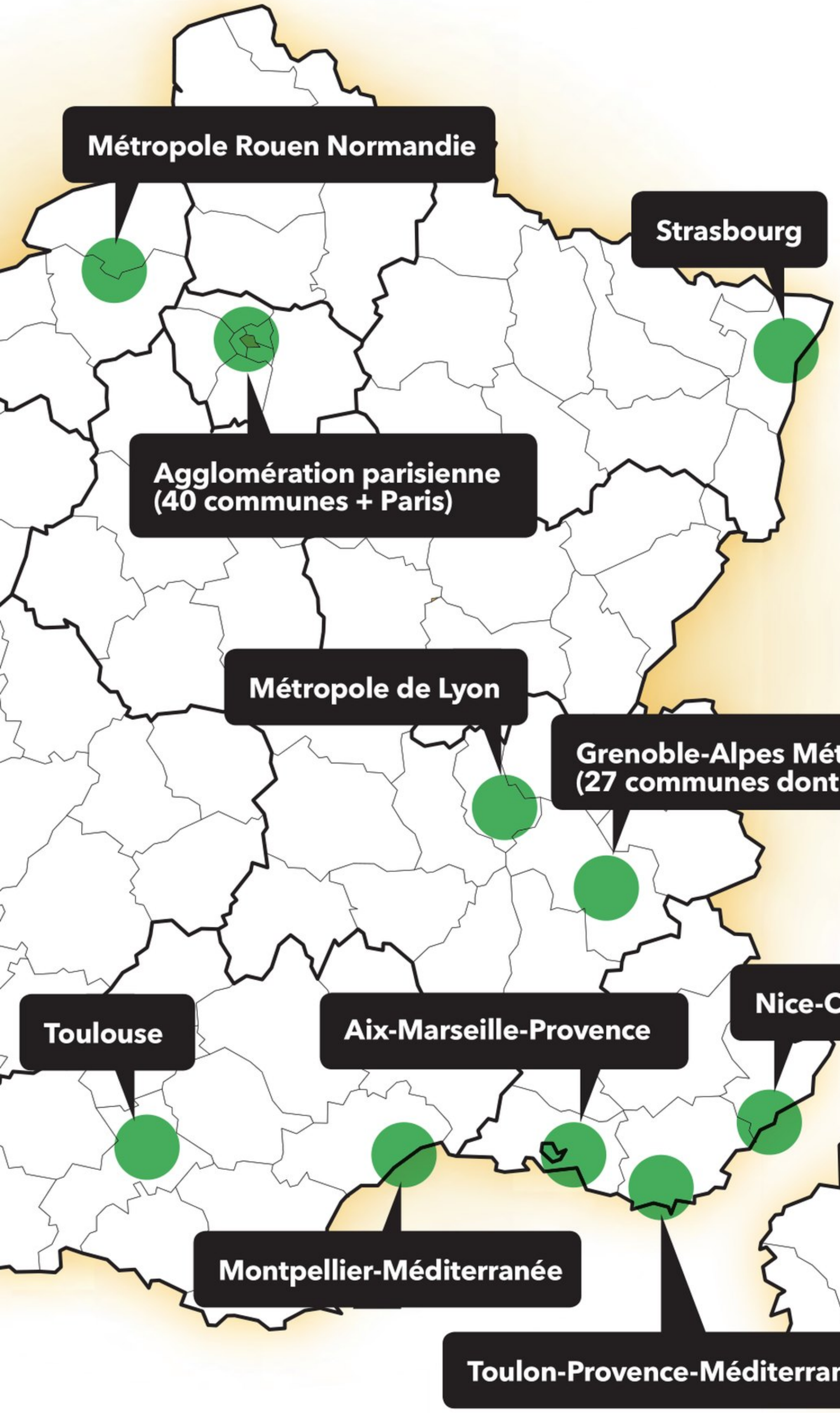
Depuis le 1er juin, la Métropole du Grand Paris n'autorise plus la circulation des véhicules classés Crit'Air 4 et plus. D'ici peu, onze ZFE à circulation restreinte seront mises en place. Si des millions de diesels vont être privés de cité, il existe des solutions pour rouler sans forcément se ruiner.

La marche semble désormais inexorable. À la fin de 2021, ce sont onze territoires (Paris et le Grand Paris forment deux entités distinctes) qui seront sous le régime de la zone à faibles émissions mobilité (ZFE-m) : les métropoles d'Aix-Marseille-Provence, de Nice-Côte d'Azur, de Toulon-Provence-Méditerranée, de Toulouse, de Montpellier-Méditerranée, de Rouen Normandie et de Strasbourg, en plus de celles parisiennes et des deux métropoles du Grand Lyon et de Grenoble-Alpes. Onze bassins de population qui représentent un parc en circulation de 6 millions de véhicules, soit 15,8 % des engins qui roulent en France. Mais là n'est que le premier étage de la fusée. D'ici à 2025, pas moins de trente-cinq ZFE devraient régir le territoire, puisque chaque métropole de plus de 150 000 habitants sera tenue d'en mettre une en place. De telles mesures sont prises en France à la suite d'une injonction de l'Union européenne. Trop de gens respirent un air pollué dans l'Hexagone et le gouvernement n'a pas pris de mesures suffisantes pour lutter contre le phénomène, aux yeux des caciques de Bruxelles.

VOYAGER EN FRANCE AVEC UN VÉHICULE UN PEU ÂGÉ VA VITE VIRER AU CASSE-TÊTE

Contradictions entre régions

Voici par conséquent la situation actuelle : la métropole du Grand Paris interdit de jour et hors week-ends la circulation de tous les véhicules classés Crit'Air 4 et plus, quelle que soit leur catégorie. Ce qui correspond à 244 107 exclus, soit 10,8 % du parc local directement concerné par la ZFE. Pour le Grand Lyon, qui a resserré les mailles de son filet le 1er janvier 2021, seuls les poids lourds (PL) et utilitaires (VUL) sont frappés d'exclusion, avec une interdiction permanente de circulation pour les pastilles Crit'Air 3 et plus. Ce sont 14 899 engins professionnels, c'est-à-dire 28 % de ce parc qui sont d'ores et déjà interdits de rouler dans la capitale des Gaules. Idem à Grenoble, où



11 FUTURES ZONES À FAIBLES ÉMISSIONS

Les ZFE-m, ou zones à faibles émissions mobilité, sont des périmètres dans lesquels les véhicules considérés comme les plus polluants sont interdits d'accès de façon temporaire ou permanente. C'est à partir de la vignette Crit'Air, à laquelle votre voiture a droit, que vous saurez si l'accès est autorisé ou pas dans les zones désignées par une signalisation spécifique. Sachez que les collectivités seront libres d'adapter la réglementation. Aucune taxe – comme c'est le cas à Londres – ne sera prélevée, mais la vidéoverbalisation envers les contrevenants sera, elle, mise en place d'ici à la fin de l'année.



VÉHICULES ÉLECTRIQUES ET À HYDROGÈNE



ESSENCE
depuis le
01/01/2011



ESSENCE
du 01/01/06
au 31/12/2010
DIESEL
depuis le
01/01/11



ESSENCE
du 01/01/97
au 31/12/2005
DIESEL
du 01/01/06
au 31/12/10



DIESEL
du 01/01/2001
au 31/12/2005



DIESEL
du 01/01/1997
au 31/12/2000

les PL et VUL porteurs d'une pastille 4 ou plus ne peuvent plus circuler (5 038 véhicules, 17,3 % du parc VUL-PL). Trois ZFE en place et déjà trois régimes différents. Voyager en France avec un véhicule un peu âgé va donc vite virer au casse-tête !

Le diesel dans le collimateur

Les conséquences sur le parc en circulation seront tout à fait palpables. L'État n'a en effet pas souhaité délivrer les vignettes sur la foi d'une seule donnée objective, comme la norme de pollution Euro. Il a été décidé que seuls les véhicules thermiques à essence Euro 5 ou Euro 6 peuvent bénéficier de la pastille Crit'Air 1. Les diesels, par volonté politique, en sont exclus. Compte tenu des projets à venir (Paris ne veut plus de Crit'Air 2 et donc de diesels en

circulation à compter de 2024), acheter aujourd'hui un moteur à gazole d'occasion, mais également neuf, lorsque l'on habite une ZFE, peut paraître hasardeux. Mais si le diesel est condamné à court terme, ce n'est pas le cas de l'essence et encore moins du GPL, pour en rester aux solutions 100 % thermiques. Aucune métropole n'a encore communiqué à ce jour sur une probable date d'interdiction des véhicules classés Crit'Air 1. Question de temps sans doute, mais autant en profiter en attendant. Ainsi, toute voiture à essence immatriculée à partir du 1er janvier 2011 peut bénéficier de la pastille numérotée 1. Sur le marché de l'occasion, de telles voitures ne manquent pas… Ce qui n'est pas le cas des électriques de seconde main abordables ; dont l'offre se résume pour l'essentiel à des Renault Zoé ou quelques Nissan Leaf, voire BMW i3.

Des aides au compte-gouttes

Bien sûr, l'État et les collectivités locales n'imposent pas des restrictions de circulation aussi drastiques sans un minimum d'accompagnement. En apparence du moins. Les possesseurs d'un vieux véhicule peuvent le mettre au rebut au profit de l'achat d'un plus récent et bénéficier ainsi de la prime à la conversion, dont le montant maximal d'aide grimpe à 7 000 euros. Une aide cumulable avec le bonus (pour l'achat d'un véhicule électrique neuf), mais aussi avec des primes propres aux collectivités territoriales. Il n'en reste pas moins que les aides ciblent prioritairement les personnes à faibles revenus et que, compte tenu du prix des véhicules et des nombreuses conditions imposées par l'État avant de pouvoir bénéficier d'une subvention, cela fait très peu d'élus. Les automobilistes domiciliés dans une ZFE risquent donc fort majoritairement de devoir mettre la main à la poche dans les mois à venir. /// TEXTE A. MURATI



Difficile d'imaginer un gros pick-up américain avec un moteur V8 doté d'une vignette Crit'Air 1. C'est pourtant possible en le convertissant au GPL !

GPL : UN SÉSAME POUR LES ZFE

Pour accéder aux ZFE-m avec une voiture non récente, il existe une parade ne s'appliquant qu'aux moteurs essence : les convertir au gaz de pétrole liquéfié. En effet, tout véhicule GPL dûment homologué (mention EG sur la carte grise) est éligible à la pastille Crit'Air 1, quel que soit son âge : *"Les pouvoirs publics se sont basés sur des tests en conditions réelles. Que ce soit pour les émissions d'oxydes d'azote ou de particules, les résultats étaient proches de zéro, même si le véhicule avait 15 ans"*, indique Joël Pedessac, le directeur de France Gaz Liquides. Un tour rapide dans les petites annonces permet d'ailleurs de constater que des pick-up Dodge RAM V8 ou des Corvette C3 modifiées ont la pastille "1". Bien sûr, la majorité des occasions est constituée de plus modestes Dacia et Fiat. La modification au GPL avec un kit de transformation suppose toutefois de travailler sur des moteurs peu kilométrés ou en bon état. Côté budget, il faut ajouter, après le passage chez le transformateur (2 000 € environ), les formalités administratives, comme la réception à titre isolé. Elle coûte 86,90 €, auxquels il faut ajouter 13,76 € de carte grise.

LES VOITURES DE COLLECTION ÉPARGNÉES ?

C'est un combat gagné par les équipes de Jean-Louis Blanc, président de la Fédération française des véhicules d'époque (FFVE) qui estimait que *"une interdiction des anciennes en ville serait disproportionnée et sans bénéfice réel pour la qualité de l'air." (voir L'A.M. n° 898)* : les voitures de plus de 30 ans dont la carte grise porte la mention collection pourront circuler dans la ZFE-m francilienne. Un temps évoquée, l'idée de les affubler d'une vignette spécifique a finalement été retoquée. En attendant que les autres métropoles prennent la même décision ? La fédération s'active auprès de Lyon, Paris et Grenoble pour obtenir des autorisations de circulation au niveau local : *"Nous avons des accords de principe, mais tout cela reste soumis aux votes des assemblées délibérantes des métropoles"*, conclut Laurent Hériou.

DIESEL ET CRIT'AIR 1 : POSSIBLE, MAIS L'OFFRE EST RARE

Malgré les efforts des constructeurs pour que leurs véhicules roulent propre avec le filtre à particules et des systèmes pour traiter les oxydes d'azote, les diesels récents n'ont pas le droit à la vignette Crit'Air 1. Sauf dans un cas précis. Il s'agit de Mercedes, qui propose du diesel hybride rechargeable, technologie disponible avec les Classe E et la nouvelle Classe C.

