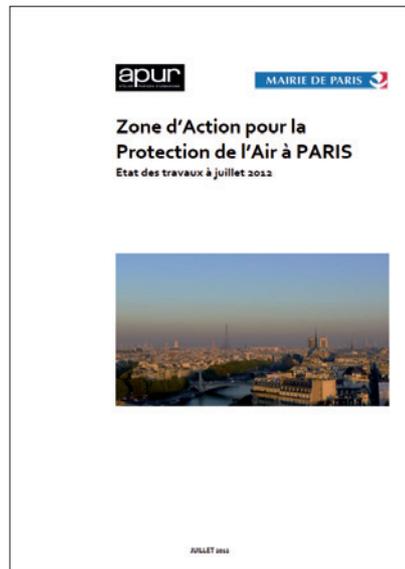


La qualité de l'air dans la métropole francilienne



ZAPA — État des travaux à juillet 2012

Introduction

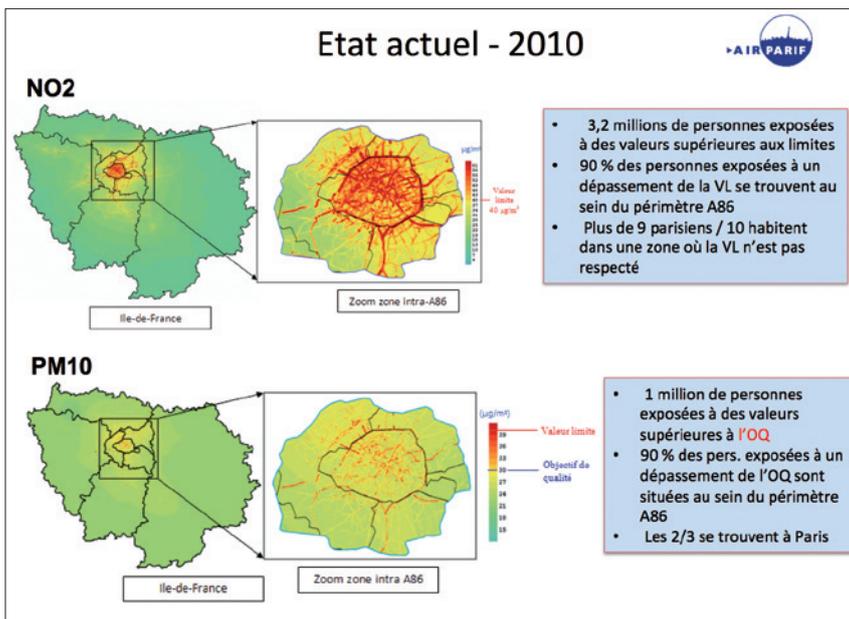
Étude qualité de l'air (Airparif)

Impact trafic (DRIEA)

Évaluation socio-économique des coûts et bénéfices de la mise en place d'une ZAPA en agglomération parisienne (STRATEC)

Impact économique et Impact social (Apur)

Conclusion : Un dispositif à repenser dans le contexte francilien



Les études menées de février 2011 à juillet 2012 par l'Apur et les organismes partenaires (Airparif, DRIEA, services de la Ville de Paris), ont clairement montré les limites du dispositif ZAPA (Zone d'Action Prioritaire pour l'Air) dans le contexte francilien, à la fois pour des raisons techniques, réglementaires, socio-économiques, politiques. Cette note rappelle les principales conclusions auxquelles ces études avaient abouti et propose quelques pistes d'action alternatives à ZAPA.

1. Rappel des conclusions

1 — Sur le plan de la qualité de l'air, cette mesure n'aurait produit d'effet significatif que si elle avait concerné un périmètre large comprenant Paris et les autres territoires intra-A86. Un tel périmètre est également indispensable pour éviter des effets de bord trop importants en termes de report de trafic.

2 — Une interdiction portant sur un tel périmètre aurait posé problème en termes d'absorption des flux de voyageurs amenés à se reporter sur les transports en commun dans l'attente du Grand Paris Express à l'horizon 2020.

3 — La nécessité d'agir sur un territoire de 76 communes posait également un problème immédiat de faisabilité: en effet, cela aurait impliqué un dépôt de dossier de l'ensemble des 76 communes concernées au 13 juillet 2012, ce qui n'était pas envisageable.

4 — Une extension du périmètre de la ZAPA pour inclure ces communes en cours d'expérimentation n'était en outre pas possible à législation constante.

5 — Par ailleurs, quel qu'en soit le périmètre, le dispositif ZAPA n'aurait pu être efficace qu'en cas de mise en place de moyens de contrôle efficaces. Ce point a soulevé de nombreuses questions techniques et réglementaires (lectures de plaques, consultations des fichiers SIV...) mais aussi financières avec la mobilisation de moyens importants (humains en cas de contrôle manuel, investissements en infrastructures en cas de contrôles automatiques...), à la charge de la collectivité et paraissant difficilement amortissables dans le temps de l'expérimentation (3 ans prorogables 18 mois).

6 — La ZAPA pose également des questions incontournables d'acceptabilité sociale: même pour une interdiction des véhicules 2* uniquement, le dispositif ZAPA vise un nombre considérable de véhicules pour les particuliers comme pour les professionnels. Cela impose à la collectivité de proposer des mesures d'accompagnement pour les populations impactées, en les aidant à changer de véhicules ou en leur proposant des solutions leur permettant de repenser et modifier leur mobilité. Outre leur poids considérable sur le plan financier, un certain nombre d'entre elles ne peut se mettre en place qu'à long terme et est donc incompatible avec le temps de l'expérimentation tel qu'il était prévu (développement de l'offre de transports en commun...). De plus, elles ne sont pas nécessairement de la compétence de la collectivité et une partie d'entre elles a ainsi nécessairement vocation à être portée par l'AOT ou à être déployée à l'échelle nationale (prime à la casse...). Cette limite ne peut en outre pas être résolue par l'adoption d'un périmètre restreint pour la ZAPA (Paris & Plaine Commune), les impacts dépassant de toute façon le strict périmètre concerné par l'interdic-

tion de circuler (actifs résidant en banlieue et travaillant sur Paris par exemple).

7 — Le dispositif ZAPA vise avant tout les vieux véhicules, qui ont une double caractéristique: d'une part, ils appartiennent aux populations les plus défavorisées, et d'autre part, ils parcourent beaucoup moins de kilomètres que les véhicules récents. Airparif a montré que la majorité des émissions de polluants est le fait du parc récent, avec un nombre de véhicules et de kilomètres parcourus plus importants, et non du parc ancien, moins utilisé. La mesure pourrait donc être perçue comme doublement injuste.

8 — Enfin, l'acceptabilité de telles mesures d'interdiction ne peut s'envisager sans une mise en cohérence des différentes politiques d'incitation/restrictions portant sur l'automobile. Du point de vue du public, la question des émissions de NO_x et particules paraît en effet difficilement dissociable de celle des émissions de CO_2 (pour rappel, l'arrêté de classification des véhicules ne tient pas compte des émissions de CO_2); une mise en commun des objectifs et dispositifs mobilisés pour lutter contre les émissions de polluants et gaz à effet de serre semble incontournable pour permettre une meilleure lisibilité et une compréhension plus aisée des mesures appliquées, nécessaires à leur acceptation socio-économique. Dans ce cadre, une harmonisation des dispositions à l'échelle nationale est souhaitable.

9 — À un échelon plus local, l'harmonisation avec le PDUIF et le SDRIF doit être prise en compte. Au stade actuel, aucun de ces deux documents ne prend en compte des objectifs de réduction de la population exposée à des valeurs de concentration de polluants supérieures aux limites. Par exemple, les objectifs de densification contenus dans le SDRIF ne tiennent pas compte des zones déjà exposées à un air de mauvaise qualité et dans lesquelles, par conséquent, on augmenterait la population.

Dans la forme proposée et dans le contexte institutionnel de l'époque, et quel que soit le scénario envisagé, le projet ZAPA ne permettait donc pas d'atteindre les objectifs de qualité de l'air fixés par la directive 2008/50/CE, et ne présentait donc pas d'équilibre entre les efforts à fournir et les gains escomptés, avec:

- Un nombre de véhicules impactés très élevé, donc un impact social et économique important;
- Un coût de mise en place dissuasif pour un projet d'une durée relativement courte et ne générant pas de rentrée d'argent;
- À court terme, une mise en place possible d'une ZAPA uniquement sur Paris et Plaine Commune, périmètre trop petit pour apporter une réponse efficace aux problèmes de qualité de l'air.

Périmètres ZAPA



Paris



Paris et Plaine Commune



A86 (76 communes)

© Apur

Arrêté de classification des véhicules (mars 2012)

Classes de contrôle manuel probables	Dénomination	Catégorie	Définition catégorie		Combustible	Première immatriculation												
			Usage	Nombre de sièges, PTAC		avant 1996	janv. 1997	oct. 1997	juin. 2000	janv. 2001	oct. 2001	juil. 2004	janv. 2006	oct. 2006	janv. 2007	oct. 2009	janv. 2011	juil. 2015
	2 roues, tricycles et quadricycles à moteur (2RM)	L1, L2, L3			Non électrique	Pré-Euro 1		Euro 1			Euro 2				Euro 3		Euro 4	
	Voiture Particulière (VP)	M1	Transport de personnes	9 sièges max, moins de 5 t	Ess/GPL/GNV	Euro 0/1	Euro 2			Euro 3			Euro 4				Euro 5	Euro 6
	Véhicule Utilitaire Léger (VUL)	N1	Transport de marchandises	moins de 3,5 t	Ess/GPL/GNV	Euro 0/1	Euro 2			Euro 3			Euro 4				Euro 5	Euro 6
	Poid Lourd (PL)	M2, M3	Transport de personnes		Ess/GPL/GNV	Euro 0/1			Euro 3			Euro 4				Euro 5	Euro 6	
		N2, N3	Transport de marchandises		Diesel	Euro 0/1			Euro 3			Euro 4				Euro 5	Euro 6	
	Tous véhicules		Tous usages		Électrique uniquement													

Source : MEDDTL

Nomenclatures MEDDTL

1* 2* 3* 4* 5*

Selon le degré et le périmètre d'interdiction, le nombre de véhicules/jour impactés (VUL + PL) varie de 16 900 à 54 800.

Nombre de véhicules de transports de marchandises impactés par la mise en place d'une ZAPA

Périmètre	Dénomination	Total parc roulant	Interdits 2*	Interdits 3*
Paris	VUL	44 959	5 400 (12 %)	14 800 (33 %)
	PL	23 449	11 500 (49 %)	11 500 (49 %)
A86	VUL	68 796	13 000 (19 %)	31 000 (45 %)
	PL	42 553	23 800 (56 %)	23 800 (56 %)

Sources : estimation Apur à partir des données Freturb (LET, DRIEA), Mimoza (CITEPA) et enquête « véhicules roulants » (DVD, Ville de Paris, 2011-2012)

Selon les scénarios retenus, le nombre total de véhicules potentiellement impactés par un dispositif ZAPA en Ile-de-France varie de 1 818 000 à 2 951 000 sur un total de 6 200 000 véhicules. Notons que d'après les projections du CITEPA, les véhicules 2* auront

disparu « naturellement » du parc en 2020 et les véhicules 3* en 2025. Ce qui signifie que les mêmes résultats seraient obtenus sans ZAPA en 2020 pour les 2* et 2025 pour les 3*, l'objectif de ZAPA étant avant tout d'accélérer le renouvellement du parc.

Parc statique francilien potentiellement impacté

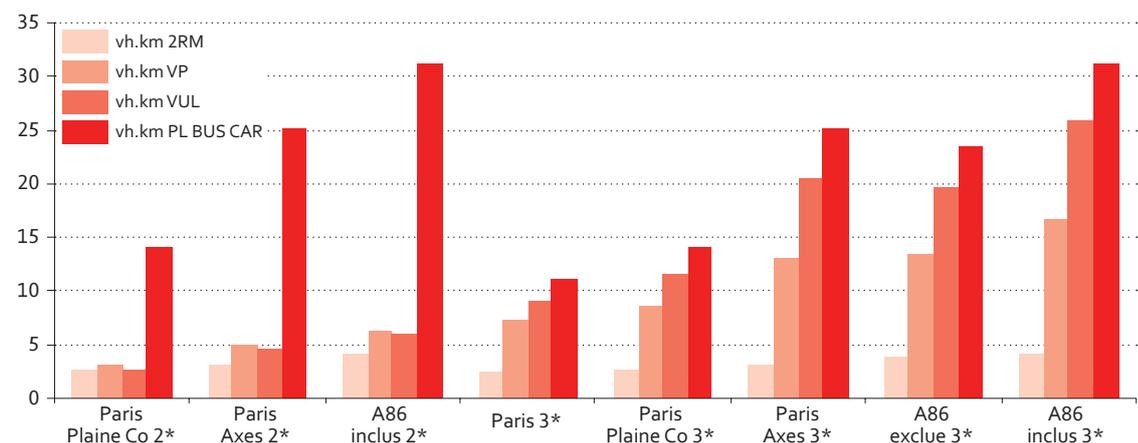
Périmètre	Dénomination	Total parc	Interdits 2*	Interdits 3*
Ile-de-France	VP	5 383 000	1 472 000 (27 %)	2 355 000 (44 %)
	VUL	745 000	291 000 (39 %)	541 000 (73 %)
	PL	77 000	55 000 (71 %)	55 000 (71 %)
	Total	6 200 000	1 818 000 (29 %)	2 951 000 (48 %)

Sources : estimation Apur à partir des données du SoES (2010) et CITEPA (Mimoza 2012)

À titre d'illustration, on note que pour un scénario 3* A86, 31 % des veh.km parcourus par les PL, cars et bus dans la zone A86 sont impactés, alors que 71 % du parc immatriculé est concerné. Les différences d'impact entre le parc roulant et le parc statique montrent bien que les véhicules anciens roulent moins que les neufs.

Parc Roulant

Veh.km impactés par scénario par catégorie de véhicules – en pourcentage des distances parcourues à l'intérieur de la zone A86



Source : Airparif

Les actifs utilisant leur véhicule pour un trajet domicile travail

L'analyse des déplacements domicile-travail met en évidence qu'à l'échelle de la région Ile-de-France, 43 % de la population active utilise un véhicule (voiture, camion, fourgonnette) pour se rendre à son lieu de travail. Dans le centre de l'agglomération cette proportion tombe à 31 % mais est assez contrastée selon les départements. Si celle-ci est très faible dans Paris intra-muros (16 %), elle dépasse les 40 % dans le Val-de-Marne.

Au total, en Ile-de-France, 2 236 000 actifs utilisent principalement un véhicule particulier (VP ou VUL) pour se rendre à leur travail.

Nombre de véhicules particuliers (VP et VUL) utilisés pour les déplacements domicile-travail impactés par la mise en place d'une ZAPA (Ile-de-France, 2012)

	Total parc	Interdits 2*	Interdits 3*
VP	1 632 280	353 000 (22 %)	641 526 (39 %)
VUL	603 720	179 794 (30 %)	387 280 (64 %)
Total	2 236 000	532 794 (24 %)	1 028 806 (46 %)

Sources : estimation Apur à partir des données RP 2007 (Insee), MIMOZA (CITEPA) et enquête « véhicules roulants » (DVD, Ville de Paris, 2011-2012)

Selon le degré d'interdiction, le nombre de véhicules impactés varie de 532 794 à 1 028 806.

2. Les pistes d'action

1 — La situation institutionnelle de l'agglomération parisienne a depuis été modifiée avec la création prévue au 1^{er} janvier 2016 de la **Métropole du Grand Paris**¹ qui regroupera principalement les communes de Paris et des trois départements de la petite couronne, Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis et Val-de-Marne et dont l'une des principales compétences portera sur l'environnement.

Cette échelle institutionnelle sera enfin adaptée à la mise en place d'une politique d'amélioration de la qualité de l'air.

2 — Réduire le nombre de kilomètres parcourus (la moitié des distances parcourues sont inférieures à 4 km). Optimiser la mobilité en favorisant les modes doux, en particulier pour les rabattements vers les gares (pistes cyclables, offre de stationnement sécurisé pour les deux roues...).

3 — Une diversification des solutions de mobilité décarbonnées (véhicules hybrides, GNV, électriques) qui doit passer par une offre métropolitaine de bornes de recharge électrique, de station publiques de GNV, etc.

4 — Une solution répondant aux exigences d'amélioration de la qualité de l'air, d'équité sociale et d'efficacité

économique pourrait s'appuyer sur un principe de droit maximal d'émission de polluants lié à chaque véhicule particulier. Celui-ci serait déterminé en fonction du seuil maximal d'émission de polluants admissibles sans mettre en cause la santé publique. Pour chaque véhicule, il prendrait en compte à la fois les émissions de polluants par kilomètre parcouru et le nombre de kilomètres parcourus. Les caractéristiques d'une telle mesure pourraient être les suivantes :

- Un dispositif étendu au territoire de la Métropole du Grand Paris ;
- Un dispositif s'appuyant notamment sur l'instrumentation mise en place pour l'écotaxe qui permet de connaître pour chaque véhicule le nombre de kilomètres parcourus dans le périmètre contrôlé ;
- Un dispositif permettant de fixer un seuil d'utilisation « libre » du véhicule qui pourrait varier selon ses caractéristiques techniques (ex : type de motorisation...) et la nature de l'utilisation (privé, professionnel...);
- L'utilisation du véhicule au-delà de ce seuil donnerait lieu au paiement d'une contribution permettant de financer à la fois le dispositif de contrôle et la mise en place de nouveaux moyens de déplacement moins polluants (transports en commun, amélioration des circulations douces, aides aux véhicules électriques ou au GNV...).

1 — La future intercommunalité est définie par la loi du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles dans le cadre de l'Acte III de la décentralisation.

L'Apur, l'Atelier parisien d'urbanisme, est une association 1901 qui réunit la Ville de Paris, le Département de Paris, l'État, la Région Ile-de-France, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris, la Caisse d'Allocations Familiales de Paris, la Régie Autonome des Transports Parisiens, l'Établissement public d'aménagement Orly-Rungis-Seine-Amont et Paris Métropole. Cette étude a reçu un soutien particulier de la Ville de Paris.