

PLAN ANTIPOLLUTION DANS PARIS

LA PROFESSION demande plus de visibilité

Alors que des certificats de qualité de l'air vont être lancés dans plusieurs villes en 2016, le transport routier manque de visibilité pour les poids lourds. Il réclame des précisions avant le 1er juillet, date des premières interdictions à Paris.

Un dispositif de certificats de qualité de l'air a été présenté le 2 juin par la ministre du Développement durable, Ségolène Royal. Basé sur une classification en fonction des émissions polluantes (oxyde d'azote, particules), ce certificat permettra, en fonction de sa couleur et des règles prises par les maires, de circuler dans les zones de circulation restreinte ou d'obtenir des conditions de circulation privilégiées. Par exemple, chaque maire pourra définir des zones de restriction toute l'année ou lors de pics de

pollution lors desquels seules les vignettes vertes et bleues pourraient rouler. Si la ville de Grenoble se dit d'ores et déjà intéressée, d'autres agglomérations sujettes à des pics de pollution réguliers pourraient rapidement emboîter le pas. Le dispositif prévoit l'attribution de vignettes de couleurs aux véhicules (poids lourds, voitures et deux-roues) en fonction de leur date de mise en circulation pour identifier les véhicules selon leurs émissions polluantes. Pour limiter les fraudes, le certificat comportera un flashcode avec une signature numérique.

Dans un communiqué, la FNTR et TLF Ile-de-France « saluent cette volonté d'améliorer

la qualité de l'air en agissant sur le parc de véhicules roulants » car beaucoup de transporteurs ont déjà investi dans du matériel aux dernières normes Euro. Les deux fédérations s'interrogent néanmoins sur l'articulation de ce mécanisme volontaire avec les Zones à Circulation Restreinte qui seront de leur côté obligatoires et sur la place donnée aux motorisations GNV alternatives au diesel et à l'électrique. Elles demandent, par ailleurs, davantage d'informations sur les aides qui pourront être apportées aux professionnels.

QUEL CALENDRIER POUR PARIS ?

Le calendrier de montée en puissance des interdictions à Paris et l'accès à la ville, même pour les véhicules les plus récents, à horizon 2020 restent toujours incertains pour les transporteurs. La maire de Paris, Anne Hidalgo, a déclaré au début de l'année



MESURES PARISIENNES. L'OTRE Île-de-France mobilise ses troupes

Le 5 juin, l'OTRE Ile-de-France a profité de son assemblée générale pour organiser une table ronde autour de l'actualité liée aux futures contraintes de circulation à Paris.

Hervé Levifve, conseiller technique auprès de Christophe Najdovski, le maire-adjoint à la Ville de Paris chargé des transports, est venu dire aux transporteurs franciliens présents

que « ce qui motive la maire (Ndlr, Anne Hidalgo), c'est la qualité de l'air » et que « la source de pollution numéro 1 à Paris, c'est le transport ». Confronté à une rafale de questions, le conseiller parisien ne s'est pas démonté. Il a rappelé que les premières interdictions entreraient en vigueur le 1er juillet prochain, dans la catégorie « 1 étoile » (les Euro 1 et 2). Le calendrier parisien, mixé au dispositif annoncé par Ségolène Royal, la ministre de l'Écologie, a indiqué Hervé Levifve, prévoit une extension de ces

interdictions aux VUL et aux voitures particulières au 1er juillet 2016. Quant aux 2 étoiles (les Euro 3), elles seront concernées le 1er juillet 2017. Devant l'inquiétude de la salle, le conseiller technique s'est voulu rassurant. Sur le court terme. « On ne va pas interdire les Euro 5 et 6 : ils pourront circuler jusqu'en 2019. On y va progressivement : 200 villes en Europe le font déjà et interdisent les Euro 3 ». Hervé Levifve a annoncé, par ailleurs, que des dispositifs de dérogation (provisoire) seraient pro-





D. Delton

souhaiter l'interdiction du diesel en 2020 et le nouveau dispositif ne prévoit pour les poids lourds diesel aucune vignette verte, réservée aux véhicules les plus propres, même pour les camions aux normes Euro 5 et 6. La FNTR et TLF rappellent que la flotte de poids lourds reste « constituée à 99 % de motorisations diesel, faute d'alternatives (GNV, hybride, hydrogène) commercialisées à l'échelle industrielle et économiquement abordables et de réseaux d'avitaillement ». La mairie de Paris a annoncé début février une enveloppe de 12 M€ sur la mandature pour aider les TPE de moins de 10 salariés qui remplacent leur véhicule ancien par un véhicule GNV ou électrique. Un coup de pouce que la profession estime très étroit. Or le plan d'action annoncé le 2 juin ne prévoit aucune aide supplémentaire pour le secteur. « Les motorisations alternatives au diesel, électriques mais aussi toutes

les autres, comme le GNV, doivent avoir une place prioritaire dans les plans d'aides à l'investissement des entreprises de TRM, estimant la FNTR et TLF. Les professionnels du transport routier de marchandises ont besoin de visibilité et de stabilité pour pouvoir investir rapidement sans subir des risques incompatibles avec leurs capacités d'investissement. C'est pourquoi la Mairie de Paris doit communiquer avant le 1^{er} juillet. » À partir de juillet, une expérimentation à blanc commencera sur Paris avec des vérifications ponctuelles. Les premières verbalisations pourraient intervenir dès le 1^{er} septembre. Mais le moyen d'identification reste encore inconnu. Si les vignettes seront disponibles au niveau de la métropole, Paris pourrait adopter un autre outil de contrôle, comme la reconnaissance des plaques d'immatriculation. ♦

GWENAËLLE ILY

PARIS CLIMAT 2015: L'URGENCE DE LA « DÉCARBONATION »

« Penser global, agir local » : cette formule utilisée pour la première fois par l'agronome René Dubos lors du premier sommet sur l'environnement à Stockholm, en 1972, résume la philosophie de la lutte contre le réchauffement climatique. Dans les faits, c'est la conférence Paris Climat baptisée « COP 21 » qui se déroulera du 30 novembre au 11 décembre 2015 qui peut constituer une avancée réelle dans la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) avec l'objectif de maintenir le réchauffement mondial en deçà de 2°C. Lors de la conférence environnementale en 2014, le gouvernement Valls a fixé 4 grands objectifs : accélérer la transition française vers une économie verte, renforcer la stratégie d'adaptation nationale, renforcer l'action internationale de la France face au dérèglement climatique, et mobiliser les citoyens sur les enjeux de Paris Climat. Le plan antipollution de la Ville de Paris est une réponse locale qui peut faire école. La loi sur la transition énergétique pour la croissance verte plébiscite, de son côté, le dispositif d'identification des véhicules propres qui encourage leur utilisation et permet leur circulation lors de la mise en place des mesures répondant aux pics de pollution. « La nécessité est de décarboner l'économie », a martelé le ministre des Affaires étrangères et du Développement international, Laurent Fabius, le 9 juin. C'est l'aspect le plus délicat de la lutte contre le réchauffement climatique. « Avec la Conférence Paris Climat, nous sommes dans le cadre d'un traité international signé en 1992 : la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC). Pour qu'un accord soit pris à Paris, il faut que le texte soit accepté par l'ensemble des participants. Les contributions des 195 pays participants devront être connues avant la conférence. » L. G.



posés, que les pastilles seront obligatoires pour les VI étrangers et que des aides financières (de 3 000 à 9 000 €) seraient proposées aux TPE résidant dans Paris/petite couronne pour l'achat de véhicules au gaz ou électriques. Une annonce qui n'a pas manqué de faire sourire dans l'assemblée. Quid du coût des solutions alternatives ?

Hervé Levifve (Ville de Paris, deuxième en partant de la droite) a annoncé des exonérations pour les transporteurs de Paris-Petite Couronne.

Alexandre Lombard (PVI, un opérateur électrique) est, lui, venu souligner que « les surcoûts sur les VI électriques sont difficiles à absorber ». Il en coûte ainsi 180 k€ (hors budget batterie) pour un châssis 26 t. Quant à la question de l'autonomie, elle reste entière. Édouard de Montmarin (Axégaz), de son côté, est venu présenter la solution gaz, « 2 fois moins chère que le gazole », selon lui. « C'est aussi 2 à 4 fois moins de bruit, quasiment plus d'oxyde d'azote et de particules et des émissions de CO₂ réduites

jusqu'à 90 %. Le gaz, c'est un peu la solution miracle. Le problème, c'est : où vais-je faire le plein (3 stations à Paris) ». Le prix aussi peut-être : un surcoût de 20 k€ pour un Stralis. Jean-Claude Girot, par ses diverses fonctions, porte les 3 casquettes du gazole, du gaz et de l'électrique. Son credo : « ce n'est pas la fin du diesel. L'Euro 6 diesel est propre mais on a du mal à en convaincre les politiques ». Avant d'ajouter : « À mes yeux, le gaz est la seule solution alternative pour les transporteurs. » ♦ S. B.