

2 novembre 2021

## Quelle politique mener pour diminuer les émissions de polluants générés dans Lyon par la circulation routière ?

*La commission environnement de l'UCIL, animée par Raymond Joumard, a produit 3 notes très renseignées concernant toutes les formes de pollution urbaines dans l'agglomération de Lyon, dont celles produites par la circulation routière. Christian Paul a diffusé ces documents aux membres du CA ce CPI. Nos données chiffrées en sont issues.*

### **1 Il faut ici rappeler certains faits :**

Le transport routier, à essence ou diesel, n'est pas le principal responsable des émissions de particules fines. Il produit 25% de celles-ci dans l'agglomération lyonnaise. C'est le chauffage au bois qui est le principal responsable, avec 50%. Ce dernier est considéré comme écologique car son bilan carbone est neutre : un arbre absorbe en croissant autant de carbone qu'il en rejette en brûlant ou en se décomposant naturellement...

Le transport routier est en revanche le principal émetteur des oxydes d'azote (NOx). Il produit dans l'agglomération lyonnaise 62 % de ces émissions.

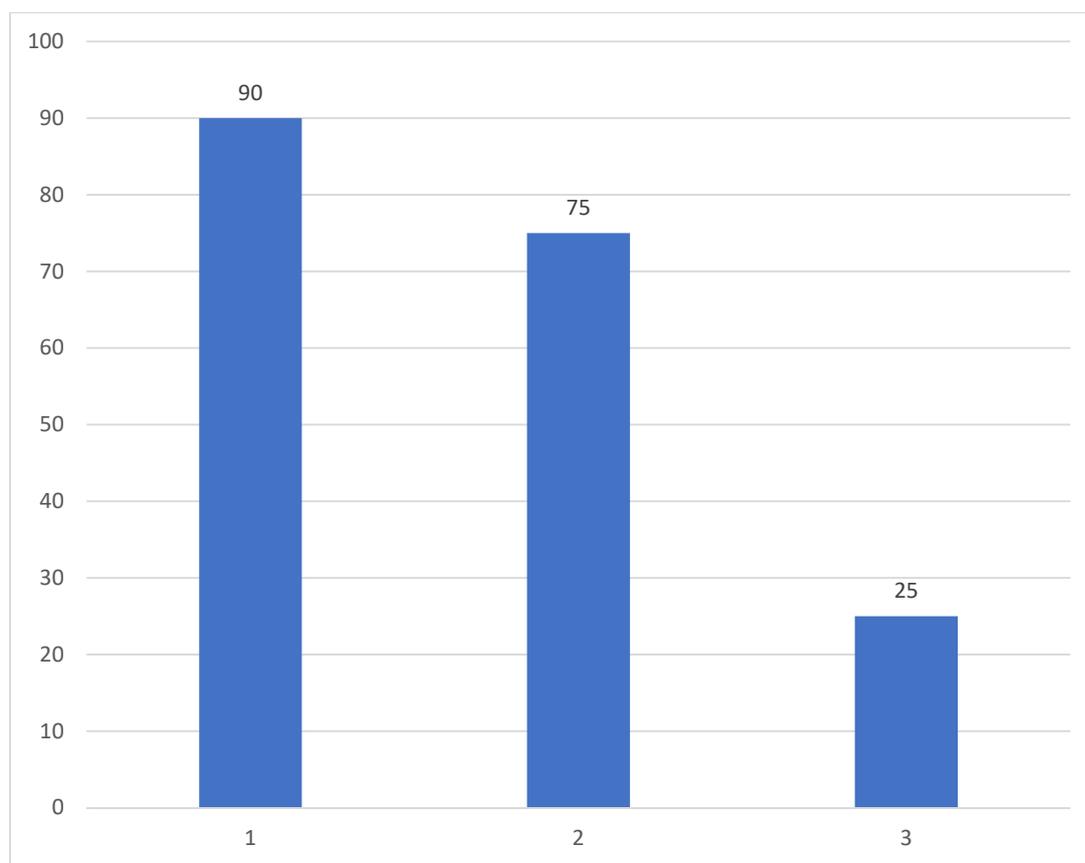
### **2 Les normes européennes, applicables en France, se durcissent fortement, mais les progrès attendus se font attendre.**

En 22 ans, de 1996 (EURO 2) à 2018 (EURO 6C), concernant les diesels et des véhicules à essence, la norme de diminution des seuils de production de NOx autorisés fut de l'ordre de grandeur de 90 %.

Grâce à ces nouvelles normes, sur la même période, le simple renouvellement du parc aurait dû conduire à une baisse de l'ordre de 75 %.

Or, toujours sur la même période, les concentrations de NOx mesurées dans le centre de Lyon n'ont diminué que d'environ 25%.

## Baisses des émissions de NOx



Baisse des seuils d'émission autorisés, d'Euro 2 à Euro 6c

Baisse effective mesurée au centre de Lyon

Baisse théorique devant en découler en tenant compte de l'évolution du parc de véhicules.

### 3 Pourquoi une telle différence entre la théorie et la pratique ?

Jusqu'à 2020 des constructeurs ont triché sur leur respect des normes (« diesel gate »). Il semble que cette époque soit révolue, mais le mal est fait.

Après plusieurs milliers de kms d'utilisation, les moteurs et les pots catalytiques ne respectent plus les normes. Cette dégradation est mal connue.

La pollution mesurée dans le centre-ville n'est pas uniquement causée par les véhicules routiers. Les autres pollutions ne diminuent pas ou peu.

Mais essentiellement, les conditions réelles de circulation ne sont pas toujours celles des tests qui ont conduit aux normes : **les circulations ralenties au-dessous de 50 km à l'heure par les bouchons et par la réglementation, par les croisements avec les tramways, par les redémarrages aux feux rouges, sont des causes de fortes émissions de polluants.**

### **Et les Vignettes CRITAIR ?**

A Lyon et à Villeurbanne, chaque véhicule est tenu d'afficher sur son pare-brise la vignette qui correspond à sa catégorie. En l'absence de vignette affichée, il n'a pas le droit de circuler. En pratique cette mesure est mal contrôlée et mal respectée : seuls 38% des véhicules affichent leur vignette sur leur pare-brise.

### **Et les « Zones à faibles émissions », dans tout cela ?**

La Métropole les a instaurées dans le but d'y interdire les véhicules les plus encombrants ou polluants. Elle envisage à ce titre de les élargir et d'y interdire à terme tous les véhicules diésels, peut-être même dès 2025... Mais c'est une vue du passé conçue à l'époque où on n'espérait pas que les véhicules, même les diésels puissent devenir propres. Plutôt que de mettre en place des interdictions de tous les diésels, mesures très coûteuses et très impopulaires, il faut favoriser le renouvellement des véhicules diésels anciens, par des incitations financières raisonnables.

## **4 Quelle politique devrait-on donc mener pour diminuer en ville la pollution due aux trafics routiers ?**

La suppression des trémies sur la rue Garibaldi a bien amélioré le paysage et le plaisir de la marche à pied sur des trottoirs élargis. Mais il ne faut pas se cacher que la pollution a augmenté de 50% sur cette rue après cette suppression. Il faut :

- S'efforcer de rendre les trafics de transit fluides en hiérarchisant les voies de circulation : réaliser des contournements d'agglomération (combien il est regrettable que le contournement ouest ait été abandonné !).
- Donner de la fluidité aux trafics sur les quais du Rhône et de la Saône. Maintenir une fluidité de trafic dans le tunnel de la Croix-Rousse.
- Eviter que la circulation de transit ait à pénétrer dans les quartiers denses. Donc revoir les sens de circulation des dessertes locales en conséquence.
- Créer des zones de rencontre, des zones piétonnes.
- Permettre aux véhicules des habitants de stationner à un prix raisonnable donc en surface sans avoir à tourner en rond longtemps pour chercher des places de stationnement.

Finalement rendre la circulation automobile plus fluide. Ce n'est pas la politique actuellement suivie.

Rédigé par Michel Marec