

Effets de la zone à faibles émissions de Paris sur l'émission de NO_x et le parc de véhicules

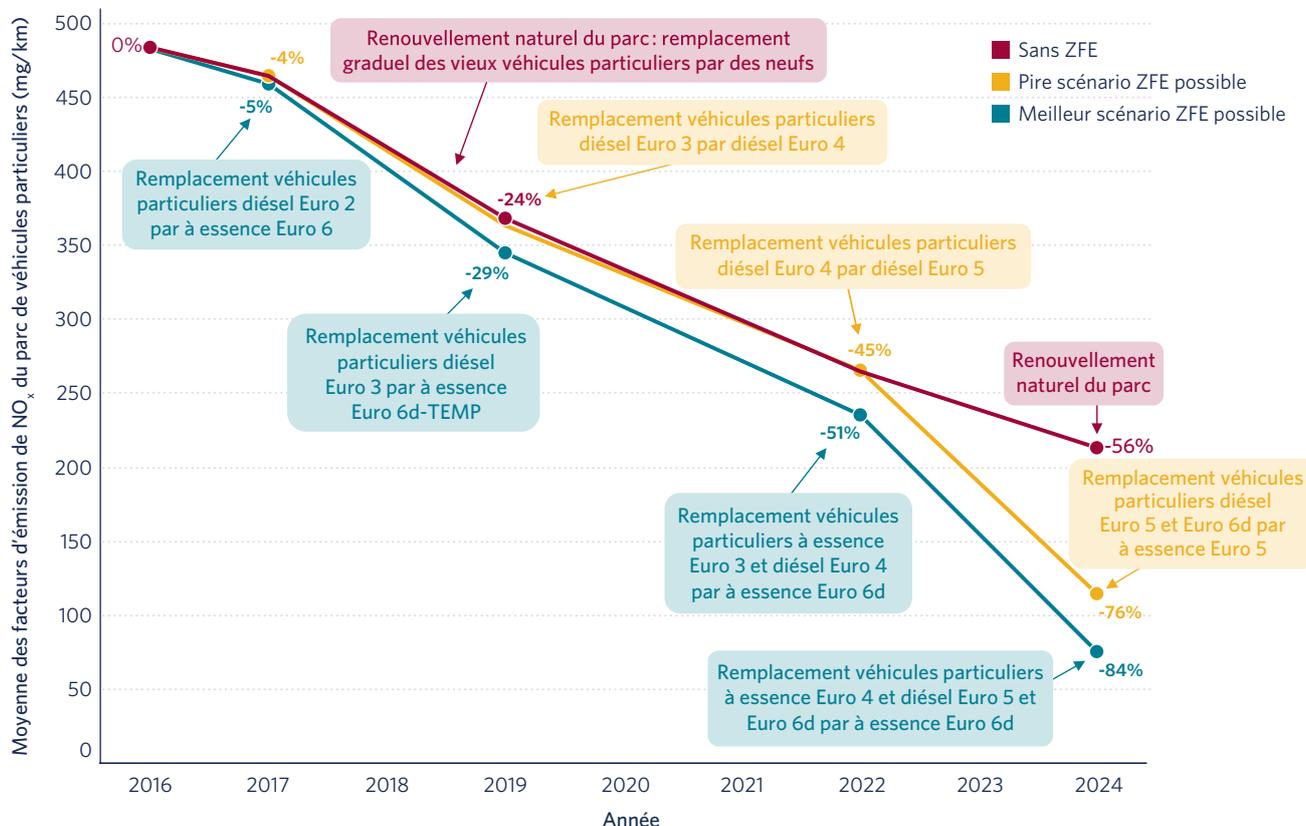
En 2016, dans la foulée des mesures visant à réduire la pollution atmosphérique issue des transports, Paris a instauré une zone à faibles émissions (ZFE). La ZFE de Paris, qui restreint l'accès des véhicules selon leur niveau d'émissions à l'homologation, deviendra de plus en plus rigoureuse au cours de la décennie à venir. Un récent rapport de l'initiative TRUE évalue les effets que la ZFE pourrait avoir sur la qualité de l'air dans Paris en réduisant l'émission d'oxydes d'azote (NO_x).

projections indiquent qu'en 2024 les facteurs d'émission de NO_x des véhicules particuliers seront inférieurs au niveau de 2016, de l'ordre de 76 % à 87 %. L'atteinte d'un tel niveau de réduction des émissions sans la mise en œuvre de la ZFE et sans l'électrification rapide des transports prendrait encore de sept à dix ans. Sans la mise en place de la ZFE, les projections indiquent qu'en 2024 la moyenne des facteurs d'émission de NO_x des véhicules particuliers sera inférieure au niveau de 2016, de l'ordre de 47 % à 62 %.

EFFETS SELON LE CALENDRIER DE MISE EN ŒUVRE ACTUEL DE LA ZFE

- À compter de 2024 (phase 5), les véhicules particuliers à essence n'étant pas au moins homologués Euro 5 ainsi que tous les véhicules diesel (à l'exception des véhicules hybrides rechargeables) seront exclus de la zone. Les

- La mise en œuvre anticipée de la phase 5, selon laquelle les véhicules particuliers à essence de niveau Euro 4 et les voitures diesel de niveau Euro 5 et Euro 6 sont remplacés par des voitures à essence de niveau Euro 5 ou Euro 6, permettrait de profiter rapidement des avantages d'une meilleure qualité de l'air découlant de la réduction des émissions de NO_x. En comparaison avec le plan de mise



Effets de la ZFE de Paris sur la moyenne des facteurs d'émission de NO_x du parc de véhicules particuliers. Reflète un facteur d'émission en période estivale ainsi que des hypothèses optimistes quant à l'immatriculation de véhicules à la fin de l'année, homologués selon les normes d'émission les plus récentes. Le « pire scénario possible » consiste en ce que les véhicules non conformes sont remplacés par des véhicules qui respectent seulement les exigences minimales de la ZFE. Le « meilleur scénario possible » consiste en ce que les véhicules non conformes sont remplacés par de nouveaux véhicules à essence.

en œuvre en l'état, le devancement de l'exécution de la phase 5, de 2024 à 2020, générerait une réduction de l'ordre de 72 % à 77 % des émissions de NO_x des voitures. La mise en œuvre de la phase 5 en 2022 générerait une réduction de l'ordre de 66 % à 71 %.

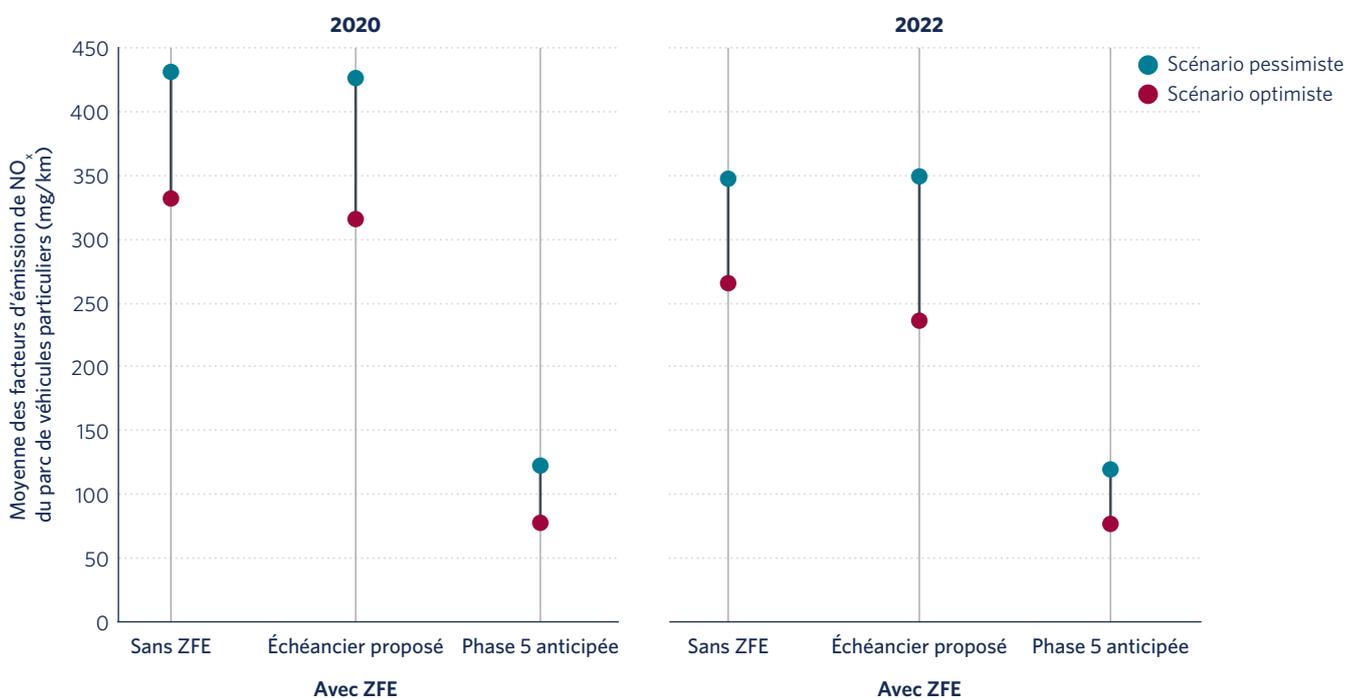
- D'autres changements agrémentant la mise en œuvre anticipée de la phase 5 pourraient également accélérer la réduction des émissions de NO_x dans la ZFE de Paris, notamment :

- » *Encourager le remplacement des véhicules exclus par des véhicules à zéro émission.* En tenant compte des nombreuses mesures d'incitation visant le remplacement des véhicules en France, les restrictions de la ZFE de Paris pourraient être renforcées rapidement sans pénaliser injustement les propriétaires de vieux véhicules. Si les véhicules exclus étaient remplacés par des véhicules à zéro émission,

la réduction des émissions de NO_x s'élèverait à 91 %, en comparaison de la situation sans la mise en place de la ZFE.

- » *Automatiser le contrôle.* La mise en application de la ZFE de Paris repose sur des inspections visuelles menées par le service de police. L'automatisation de la vérification du respect des règles au moyen de technologies comme la reconnaissance des plaques d'immatriculation pourrait restreindre l'accès des véhicules polluants de manière efficace.

- L'accès exclusif des véhicules à zéro émission dans la zone à compter de 2030 nécessiterait le remplacement des véhicules ordinaires par une combinaison de véhicules électriques, de moyens de transport ferroviaire et d'autres moyens de transport non motorisés, mesure qui devrait permettre une amélioration considérable de la qualité de l'air.



Moyenne des facteurs d'émission de NO_x des parcs de véhicules particuliers en 2020 et en 2022 sans la ZFE, avec la ZFE proposée, et avec la mise œuvre anticipée de la phase 5.



POUR EN SAVOIR PLUS

Pour d'éventuelles questions sur l'étude, contactez y.bernard@theicct.org.

Pour plus d'informations sur TRUE, visitez www.trueinitiative.org.

TELECHARGER LE PAPIER (EN ANGLAIS)

"Impacts of the Paris low-emission zone and implications for other cities"
www.theicct.org/publications/true-paris-low-emission-zone