

Mai 2017

**VIGNETTE CRIT'AIR ET ZONES
À CIRCULATION RESTREINTE :
STOP À L'ÉCOLOGIE PUNITIVE.**

SOMMAIRE :

INTRODUCTION

I. LA VIGNETTE CRIT'AIR OU L'INSTAURATION D'UN DROIT À CIRCULER DE PLUS EN PLUS RESTRICTIF.....	4
A. CIRCULATION DIFFÉRENCIÉE ET ZONES À CIRCULATION RESTREINTE : VERS L'EXCLUSION DES VÉHICULES.....	4
B. LA GÉNÉRALISATION DE LA CIRCULATION DIFFÉRENCIÉE IMPOSÉE SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE	6
II. FACE AU DOGMATISME ANTI-VOITURE, DES SOLUTIONS ÉMERGENT.....	8
A. LES CONDUCTEURS, BOUCS-ÉMISSAIRES FACILES DES POLITIQUES PUBLIQUES	8
B. DES SOLUTIONS POUR AMÉLIORER L'IMPACT ENVIRONNEMENTAL DES VÉHICULES	9

CONCLUSION

INTRODUCTION

La vignette Crit'air arrive à grande vitesse dans toutes les villes de France. Le 5 janvier dernier, Ségolène Royal, ministre de l'Environnement, a imposé à l'ensemble des préfets de prendre des mesures pour généraliser l'usage de la vignette sur l'ensemble du territoire. L'objectif : mettre en place, en cas de pic de pollution, la circulation différenciée, c'est-à-dire réservée aux véhicules bénéficiant de la bonne vignette Crit'air. En parallèle, de nombreuses villes, à l'image de Paris, veulent créer une zone à circulation restreinte sur le territoire de leur commune. L'usage de la vignette y sera obligatoire en permanence.

Les usagers de la route devront désormais acheter un nouveau droit à circuler. Les conducteurs dont les véhicules sont les plus vieux perdront bientôt la liberté de se déplacer comme bon leur semble. Et gare aux PV en cas de non-respect de ces nouvelles mesures !

À l'origine de la vignette Crit'air, les accords internationaux sur le climat tels que la Déclaration de Stockholm (1972), véritable point de départ des législations actuelles sur l'environnement, la Déclaration de Rio (1992), qui promeut le développement durable, ou encore, la même année, la Convention-cadre des Nations-Unies sur les Changements Climatiques pour réduire l'impact des gaz à effet de serre, ont impacté directement les politiques publiques européennes et françaises. La législation européenne et la loi française sur la transition énergétique (2015) poussent donc dans la même direction : la stratégie nationale « bas carbone ».

La Commission européenne fait ainsi pression, avec des sanctions à la clé, sur les états membres afin qu'ils prennent des mesures pour réduire la concentration des différents polluants dans l'air. Anne Hidalgo, maire de Paris et présidente du C40 qui regroupe 85 grandes villes pour lutter contre le réchauffement climatique, profite ainsi des menaces européennes pour imposer sa politique dogmatique anti-voiture au nom de la lutte contre la pollution. Les certificats Qualité de l'air, *alias* vignettes Crit'air, imposés dans la capitale découlent de cette logique.

Pourtant, en dépit des mesures qui sont prises et au regard des effets qui s'avèrent peu productifs comme on le verra, rappelons que la convention-cadre des Nations-Unies précise que les actions prises contre le réchauffement climatique ne doivent pas avoir d'effet négatif sur l'économie. Or la question se pose : comment font ceux qui ont besoin de leur voiture pour aller travailler mais ne sont pas autorisés à circuler ? Comment font ceux qui travaillent mais n'ont pas les moyens d'acheter un véhicule flambant neuf ? L'argument écologique ne doit pas aller à l'encontre des déplacements et de la liberté de circuler.

Des solutions alternatives existent pour réduire l'empreinte carbone des véhicules. Dès lors, plutôt que de pénaliser les conducteurs en les chassant des villes, pourquoi ne pas utiliser des technologies qui permettent à tous les usages de cohabiter ? Le gouvernement et les élus doivent accélérer le soutien à la mise en œuvre de filtres à particules, d'aspirateurs à particules issues du freinage ou encore de freins à induction électromagnétique.

En associant les conducteurs, en leur proposant de vraies solutions, et en travaillant sur tous les secteurs émetteurs de pollution, l'État français pourra respecter ses obligations au regard des traités internationaux et des injonctions de Bruxelles en matière de pollution. Et ce, tout en sortant de la logique punitive imposée aux citoyens.

I. LA VIGNETTE CRIT'AIR OU L'INSTAURATION D'UN DROIT À CIRCULER DE PLUS EN PLUS RESTRICTIF

A. CIRCULATION DIFFÉRENCIÉE ET ZONES À CIRCULATION RESTREINTE : VERS L'EXCLUSION DES VÉHICULES

Depuis janvier 2017, la vignette Crit'air est devenue obligatoire dans certaines villes de France et en particulier Grenoble et Paris, qui ont été les premières concernées par ce nouveau dispositif dont l'unique objectif est de limiter la place de la voiture en ville. Les communes soumises à des pics de pollution pourront désormais imposer la vignette Crit'Air pour remplacer la circulation alternée dont l'efficacité reste toujours à démontrer. Lille, Dijon, et Strasbourg ont déjà franchi le cap. Lyon et Villeurbanne font figure d'exception puisqu'en plus de la circulation alternée imposée lors des pics de pollution, seuls les véhicules équipés de certaines vignettes peuvent circuler.

Chaque véhicule, selon son ancienneté et sa motorisation, doit correspondre à l'une des six vignettes établies par le ministère de l'Écologie pour être autorisé à circuler (voir tableau ci-dessous). Les véhicules datant d'avant 1997 en sont exclus. Ainsi les voitures immatriculées avant le 31 décembre 1996, les deux roues avant le 31 mai 2000 et les utilitaires avant le 30 septembre 1997, ne peuvent pas prétendre à une vignette.

Les six vignettes correspondent aux couleurs suivantes :

- vert pour un véhicule propre, qu'il roule à l'électricité ou à l'hydrogène ;
- violet pour une hybride ou essence à partir de 2011 (norme Euro 5 et 6) ;
- jaune pour une essence de 2006 à 2010 (norme Euro 4) ou un diesel à partir de 2011 (norme Euro 5 et 6) ;
- orange pour une essence de 1997 à 2005 (norme Euro 2 et 3) ou un diesel de 2006 à 2010 (norme Euro 4) ;
- bordeaux pour un diesel de 2001 à 2005 (norme Euro 3) ;
- gris pour un diesel de 1997 à 2000 (norme Euro 2).



En fonction du degré de pollution et du niveau de restriction décidé par les préfets, une voiture pourra donc temporairement être interdite de circuler.

Classification des véhicules en application des articles L. 318-1 et R. 318-2 du code de la route

Classe	2 ROUES, TRICYCLES ET QUADRICYCLES À MOTEUR	VOITURES	VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS	POIDS LOURDS, AUTOBUS ET AUTOCAR
	Véhicules électriques et hydrogène			
	Véhicules gaz Véhicules hybrides rechargeables			

Classe	DATE DE PREMIÈRE IMMATRICULATION ou NORME EURO						
	2 ROUES, TRICYCLES ET QUADRICYCLES À MOTEUR	VOITURES		VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS		POIDS LOURDS, AUTOBUS ET AUTOCAR	
		Diesel	Essence	Diesel	Essence	Diesel	Essence
	EURO 4 À partir du : 1 ^{er} janvier 2017 pour les motocycles 1 ^{er} janvier 2018 pour les cyclomoteurs	-	EURO 5 et 6 À partir du 1 ^{er} janvier 2011	-	EURO 5 et 6 À partir du 1 ^{er} janvier 2011	-	EURO VI À partir du 1 ^{er} janvier 2014
	EURO 3 du 1 ^{er} janvier 2007 au : 31 décembre 2016 pour les motocycles 31 décembre 2017 pour les cyclomoteurs	EURO 5 et 6 À partir du 1 ^{er} janvier 2011	EURO 4 du 1 ^{er} janvier 2006 au 31 décembre 2010	EURO 5 et 6 À partir du 1 ^{er} janvier 2011	EURO 4 du 1 ^{er} janvier 2006 au 31 décembre 2010	EURO VI À partir du 1 ^{er} janvier 2014	EURO V du 1 ^{er} octobre 2009 au 31 décembre 2013
	EURO 2 du 1 ^{er} juillet 2004 au 31 décembre 2006	EURO 4 du 1 ^{er} janvier 2006 au 31 décembre 2010	EURO 2 et 3 du 1 ^{er} janvier 1997 au 31 décembre 2005	EURO 4 du 1 ^{er} janvier 2006 au 31 décembre 2010	EURO 2 et 3 du 1 ^{er} octobre 1997 au 31 décembre 2005	EURO V du 1 ^{er} octobre 2009 au 31 décembre 2013	EURO III et IV du 1 ^{er} octobre 2001 au 30 septembre 2009
	Pas de norme tout type du 1 ^{er} juin 2000 au 30 juin 2004	EURO 3 du 1 ^{er} janvier 2001 au 31 décembre 2005	-	EURO 3 du 1 ^{er} janvier 2001 au 31 décembre 2005	-	EURO IV du 1 ^{er} octobre 2006 au 30 septembre 2009	-
	-	EURO 2 du 1 ^{er} janvier 1997 au 31 décembre 2000	-	EURO 2 du 1 ^{er} octobre 1997 au 31 décembre 2000	-	EURO III du 1 ^{er} octobre 2001 au 30 septembre 2006	-
Non classés	Pas de norme tout type Jusqu'au 31 mai 2000	EURO 1 et avant Jusqu'au 31 décembre 1996	EURO 1 et avant Jusqu'au 31 décembre 1996	EURO 1 et avant Jusqu'au 30 septembre 1997	EURO 1 et avant Jusqu'au 30 septembre 1997	EURO I, II et avant Jusqu'au 30 septembre 2001	EURO I, II et avant Jusqu'au 30 septembre 2001

Outre l'obligation d'avoir sa vignette lors d'un pic de pollution et dans les villes qui l'appliquent sous peine d'amende, il existe également la zone à circulation restreinte (ZCR), qui constitue une arme supplémentaire pour chasser les conducteurs des villes. La ZCR impose la vignette toute l'année, pic de pollution ou pas. Pour y circuler, tous les véhicules doivent donc obligatoirement avoir une vignette, même si les usagers de la route viennent un jour par an pour voir leur famille ou leur médecin. A partir du 1^{er} juillet 2017, les conducteurs de véhicules particuliers n'arborant pas la vignette sur leur pare-brise seront redevables d'une amende de 68 euros (majorée à 180 euros si le paiement n'est pas effectué sous 15 jours). Une amende de 135 euros (majorée à 375 euros en cas de défaut de paiement sous 15 jours) est prévue pour les poids lourds et les autocars. Les véhicules datant d'avant 1997 ne sont pas concernés puisqu'ils sont déjà interdits de circuler dans la capitale, seule ville actuellement sous ce statut. Ces véhicules n'ont ainsi pas le droit de rouler dans Paris du lundi au vendredi, de 8 heures à 20 heures.

À l'image de Paris, de nombreuses villes souhaitent devenir des zones à circulation restreintes (ZCR). Apparues avec la Loi de transition énergétique pour la croissance verte (LTECV), votée en 2015 et qui vise à lutter contre les émissions de gaz à effet de serre, les ZCR peuvent être créées dans les zones où

s'applique un plan de protection de l'atmosphère. Dans ce cadre, les maires peuvent apporter des restrictions de circulation aux véhicules polluants sur l'ensemble de leur commune. Plus un véhicule est âgé, moins il a de chance de pouvoir circuler.

De nombreuses communes telles que Bordeaux, Saint-Etienne, Toulouse, Clermont-Ferrand, Reims, Montpellier ou Rouen souhaitent ainsi suivre l'exemple de la capitale. Dans ces villes, la délimitation des ZCR sera définie par la pose d'un panneau sur lequel figureront les horaires durant lesquels les véhicules munis d'une vignette Crit'Air pourront entrer dans la zone.



Pour pouvoir obtenir la vignette correspondant à leur véhicule, les usagers de la route doivent s'acquitter d'un coût de 4,18 euros et retirer leur vignette directement sur internet (<https://www.certificat-air.gouv.fr/>). Si un véhicule n'est pas autorisé à circuler, les conducteurs pourront être soumis à une amende de 68 euros.

En outre, à Paris, même l'achat d'une vignette ne garantira pas aux conducteurs d'être autorisés à circuler librement. En effet, dès juillet 2017, si la pastille 5 est sur votre pare-brise (véhicules diesel datant d'avant le 31 décembre 2000), vous serez hors-la-loi. Cette vignette permettra simplement de mieux vous identifier pour mieux vous sanctionner.

Enfin, d'un coût de 4,18 euros multiplié par les 40 millions de véhicules en France, c'est un nouveau marché de 160 millions d'euros que l'État est en train de développer (voir infra). Pourtant cette nouvelle dépense pour les conducteurs pourrait facilement être évitée en s'appuyant sur le contrôle technique. En effet, actuellement, alors que certains usagers de la route peu scrupuleux en matière d'entretien mais autorisés à conduire car leur véhicule est plus récent, des conducteurs qui entretiennent mieux leur véhicule, certes plus âgé et mettent en place des améliorations techniques, ne sont pas autorisés à circuler. Dès lors, en deçà de l'économie réalisée, ne serait-il pas plus juste de permettre au contrôle technique de déterminer la couleur de vignette pour chaque véhicule ?

B. LA GÉNÉRALISATION DE LA CIRCULATION DIFFÉRENCIÉE IMPOSÉE SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE

Au-delà des zones à circulation restreinte dont la mise en œuvre est du ressort des élus locaux, la circulation différenciée qui s'applique désormais dans certaines villes lors de pics de pollution est une décision préfectorale.

En effet, si les conditions d'obtention de la vignette sont les mêmes sur tout le territoire français, l'interdiction de circuler ne s'applique que géographiquement en fonction des pics de pollution. En cas

d'épisode de pollution, c'est l'organisme local chargé de surveiller la qualité de l'air qui informe et transmet chaque jour ses prévisions au représentant de l'État pour mettre en place des mesures, et notamment de restriction de circulation. Comme pour la circulation alternée, c'est le représentant de l'État qui prend des mesures en cas d'épisode de pollution.

La ministre de l'Environnement, Ségolène Royal impose même aux préfets depuis janvier 2017, de prendre des mesures pour généraliser la vignette Crit'air sur l'ensemble du territoire afin de mettre en place la circulation différenciée, en lieu et place de la circulation alternée.

Désormais chaque conducteur français devra donc s'équiper d'une vignette pour être autorisé à circuler sous peine d'amende, résultat pour l'État : 160 millions d'euros supplémentaires.

Cependant, si cette mesure ne peut être imposée qu'en cas de pic de pollution, les décisions préfectorales ne sont pas prises uniformément sur l'ensemble du territoire. À Paris et dans son agglomération, le délai pour déclencher la circulation différenciée correspond à deux jours consécutifs en seuil d'information avec une nouvelle prévision négative pour le lendemain. Auparavant le préfet devait attendre trois jours consécutifs en seuil d'information.

À Grenoble par exemple, c'est à partir du cinquième jour du pic de pollution que la circulation différenciée s'applique dans toute la métropole.

Ces derniers temps, on a l'impression que les pics de pollution s'enchaînent, et que soudain, l'air ambiant est devenu sur-pollué en permanence. Or la succession des pics qui impactent la liberté de circuler des usagers de la route est liée à un décret du [ministère de l'Écologie du 21 octobre 2010](#) qui abaisse les seuils d'informations et d'alerte. Plus on baisse les seuils, plus les risques de les dépasser sont grands et plus les restrictions sont nombreuses...

Enfin, d'autres mesures prises par le préfet peuvent être imposées également aux conducteurs en cas de mauvaise qualité de l'air, et en particulier la réduction obligatoire de la vitesse de 20 km/h. Ceci est paradoxal car les courbes d'émission de polluants sont en forme de U. Donc, à basse vitesse, plus un véhicule roule lentement, plus il pollue.

II. FACE AU DOGMATISME ANTI-VOITURE, DES SOLUTIONS ÉMERGENT

A. LES CONDUCTEURS, BOUCS-ÉMISSAIRES FACILES DES POLITIQUES PUBLIQUES

Les années passent et les mesures restent les mêmes : les pouvoirs publics traquent les conducteurs en dépit de résultats peu convaincants. En effet, en 2014, la circulation alternée à Paris n'a permis de faire baisser que de 6 % les émissions de particules fines. Et pourtant cette mesure a engendré une baisse de trafic de 18 %. Même constat en décembre 2016 : le premier jour de l'expérimentation de la mesure, le trafic a diminué de 5 à 10 % pour un résultat quasiment nul sur la pollution d'après AirParif, l'organisme qui surveille la qualité de l'air.

En Île-de-France, d'après la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie (DRIEE), le chauffage au bois contribue autant que le trafic routier à l'émission de particules fines (23 %).

On attend avec impatience les ZCR : zone de chauffage restreint ou la mise en place du chauffage alterné. Comme pour les voitures : chauffage un jour sur deux, côté pair, puis côté impair de la rue. Et si certains Français osent alors venir se plaindre qu'ils sont coincés chez eux et qu'ils sont gelés, le ministère pourra alors leur répondre que la lutte contre la pollution n'a pas de prix...

Par ailleurs, si les pouvoirs publics ne cessent de dénoncer la voiture comme responsable de tous les maux et contraignent les habitants à prendre les transports en commun, même si aucun ne passe en bas de chez eux, ils oublient de préciser que l'air du métro est trois à quatre fois plus pollué que celui du périphérique parisien.

La concentration moyenne en particules fines est ainsi environ de 52 microgrammes par mètre cube d'air à proximité du périphérique. En comparaison, la concentration de ces particules peut atteindre près de 300 microgrammes/m³ sur les quais du métro¹.

En outre, si l'application des mesures de restrictions interdit l'accès des villes aux véhicules les plus âgés, demeure la question des émissions de polluants liés au freinage. En effet, 20 % de la pollution émise par les voitures provient des plaquettes de frein. Même les voitures électriques émettent des polluants à chaque freinage. Et pourtant elles sont sanctuarisées par les idéologues anti-pollution. Elles peuvent même être plus polluantes qu'une voiture classique lors du rechargement des batteries en période de pic de consommation électrique.

Par ailleurs, à l'échelle européenne plusieurs exemples montrent bien que la lutte idéologique contre la voiture est inefficace. À Stuttgart en Allemagne, malgré de nombreuses mesures pour limiter la place des véhicules, la ville n'arrive pas à obtenir de résultat concret en matière de pollution atmosphérique. Malgré la mise en place d'une zone à basses émissions depuis 2008, Stuttgart continue de dépasser

¹ RATP, Mesure de la qualité de l'air des espaces souterrains, mars 2017.

chaque année les montants maximum d'émissions de polluants : 72 jours de dépassements rien que pour les particules fines. Preuve que le trafic routier n'est pas l'unique responsable de tous les maux.

À Berlin, depuis 2010, la circulation en centre-ville est réservée aux vignettes vertes, c'est-à-dire à ceux qui sont censés le moins polluer. Et pourtant, en 2015 les limites journalières concernant l'émission de certains polluants ont été dépassées plus de 36 fois.

Déjà victimes d'une volonté de supprimer les voitures des villes et d'empêcher les conducteurs d'utiliser leur voiture pour des besoins indispensables comme aller travailler, déposer ses enfants à l'école ou encore aller faire ces courses, les usagers de la route sont de surcroît couverts de taxes.

En effet, en 2015, un quart du budget des conducteurs pour leur voiture était consacré au paiement de taxes. L'ensemble des taxes pesant sur la voiture a ainsi représenté 63 milliards d'euros cette année-là, dont 34 milliards de taxes sur les carburants. Les montants prélevés dans les poches des conducteurs sont bien pratiques pour financer les politiques publiques de l'État. En outre, si ces taxes augmentent chaque année et représentent un budget considérable pour les conducteurs français, c'est en partie à cause de la taxe carbone qui influe sur le calcul d'une partie des taxes intérieures sur la consommation des produits énergétiques (comme la TICPE) en fonction de leur teneur en CO₂.

Fixée à 7 euros la tonne de CO₂ en 2014 et à 14,50 euros en 2015 (soit une hausse de 4 centimes hors TVA par litre de diesel et de 3,4 centimes hors TVA par litre d'essence), la taxe carbone a grimpé à 22 euros en 2016 et est évaluée à 30,50 euros en 2017, avec un objectif de 100 euros par tonne en 2030.

Dès lors, les conducteurs sont victimes d'une double punition : la première financière liée au paiement d'une taxe à l'achat du véhicule telle que le malus écologique et la taxe carbone à chaque plein, et la seconde avec la restriction de circulation qui s'applique avec la vignette Crit'air.

Et si, au lieu d'un dogmatisme anti-voiture, nos élus privilégiaient des solutions alternatives ?

B. DES SOLUTIONS POUR AMÉLIORER L'IMPACT ENVIRONNEMENTAL DES VÉHICULES

Plutôt que de chercher à bannir les véhicules non électriques des villes, des solutions existent, loin du dogmatisme et de écologie punitive. Face à des politiques publiques qui tendent à présenter les usagers de la route comme responsables d'une part importante de la pollution atmosphérique, un problème demeure : combien de conducteurs n'ont pas les moyens de changer de véhicule et doivent, malgré les risques de sanction, continuer à utiliser leur voiture pour aller travailler ou aller faire leurs courses ? Si des aides existent, elles ne sont malheureusement pas du tout proportionnées. Par exemple, la prime à la conversion ne concerne que les propriétaires de véhicules diesel d'avant 2006.

De plus, si le malus devait permettre de financer le bonus écologique, il permet tout de même à l'État de récupérer une cagnotte non négligeable : 141 millions d'euros en 2014 et 100 millions d'euros en 2015 de bénéfice après paiement des bonus. Il reste donc une marge non négligeable qui pourrait servir à inciter encore plus les conducteurs à changer de véhicule.

Une politique constructive pourrait être mise en place comme à Lyon par exemple : à l'aide de capteurs placés dans la chaussée, la ville pratique la gestion intelligente des feux rouges. Cela permet de réduire le nombre de bouchons et d'améliorer la fluidité de la circulation, ce qui contribue à lutter contre la pollution. Concrètement, comme le nombre de voitures à un endroit donné est connu, il est possible de traiter un embouteillage en laissant certains feux plus longtemps au vert pendant que d'autres restent plus longtemps au rouge. Cette politique, suivie par de plus en plus de grandes villes, témoigne des bons effets d'un usage de la technologie non pas contre mais pour les conducteurs.

Outre l'approche liée à la gestion des villes et au contrôle technique, les pouvoirs publics doivent encourager le développement de solutions alternatives et pragmatiques. En effet, de telles initiatives restent la meilleure recette face à des interdictions absurdes et inefficaces. Voici quelques exemples de dispositifs techniques utiles pour l'environnement.

- Le filtre à particules :

Il s'agit d'un système de filtration utilisé pour retenir les particules fines issues de l'échappement. Obligatoire sur les véhicules Diesel neufs depuis février 2011, le filtre à particules absorbe 99,9 % des particules. Un tel système pourrait par exemple être ajouté sur les véhicules non équipés au départ. Même si cette mesure n'est pas aussi efficace que sur un véhicule initialement doté d'un tel dispositif, l'ADEME (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie) estime que ces filtres arrêtent de 30 à 60 % des particules. Si cette mesure s'étend en Allemagne, en Suède ou au Danemark, en France seuls les poids lourds peuvent en être équipés depuis 2012.

- L'aspirateur à particules issues du freinage :

En cours de développement, un système de récupération des particules issues de l'abrasion des plaquettes de frein, pourrait réduire radicalement la part des polluants issus du trafic automobile. Ce système de Turbine Aspirante pour Microparticules, dite Tamic devrait révolutionner l'empreinte écologique des véhicules.

En effet, 20 % de la pollution émise par les voitures provient des plaquettes de frein. Cette révolution technologique apparaît donc comme une solution intelligente et sans contrainte pour les conducteurs.

Comment fonctionne ce système ? À chaque freinage, un galet situé sur la roue entraîne une turbine qui aspire les particules issues du contact entre le disque et la plaquette de frein. Stockées dans un carter équipé de filtres qui sont changés à chaque révision, les particules ne se dispersent plus dans l'air.

- Le freinage à induction électromagnétique :

Connu sous le nom de système de freinage à courants de Foucault, le freinage électromagnétique fonctionne sans contact. Lorsque le conducteur appuie sur la pédale pour freiner, le ralentisseur à induction se met en action et évite ainsi l'usage des freins traditionnels.

- La promotion de l'éco-conduite :

L'éco-conduite est un comportement qui permet, en utilisant l'efficacité du moteur de façon optimale, de réduire sa consommation de carburant et donc la quantité de polluants émis par un véhicule.

Si l'éco-conduite a été incluse dans la nouvelle épreuve du permis de conduire en 2010, il est nécessaire de rappeler et de sensibiliser les usagers de la route à cette pratique : surveiller le régime moteur, maintenir une vitesse stable, anticiper le trafic, limiter la consommation d'énergie inutile, et entretenir son véhicule sont ainsi des pratiques permettant d'avoir un résultat réel sur l'impact environnemental des véhicules.

CONCLUSION

Chaque jour, 7 français sur 10 ont besoin de leur véhicule pour aller travailler, faire leur course ou se déplacer tout simplement. Et ils subissent une nouvelle fois des mesures discriminatoires et contraignantes, cette fois au nom de l'écologie. Pourtant, la voie de l'écologie punitive que prennent certaines villes est tout simplement inefficace, que ça soit à Paris ou dans d'autres villes d'Europe.

Face à la volonté d'ajouter des obstacles et des restrictions de circulation, en particulier avec la vignette Crit'air, l'aide financière à l'installation de filtres à particules entraîne une amélioration technique de la plus grande part des véhicules. De plus, l'aspirateur à particules, la promotion de l'éco-conduite ainsi que le frein à induction électromagnétique font par exemple partie des alternatives pragmatiques pour faire baisser les émissions de polluants liées au trafic routier.

Enfin, si des solutions innovantes et non dogmatiques doivent être encouragées pour la voiture, elles doivent également être développées pour restreindre les émissions de polluants liées au chauffage domestique, à l'activité industrielle ou encore à l'agriculture.

Ligue de Défense des Conducteurs
Siège social : 23 avenue Jean Moulin 75014 PARIS
Mail : contact@liguedesconducteurs.org
Tél : 01.43.95.40.20