

Des mesures de restriction de circulation ont été prises dans certaines grandes villes françaises pour tenter de contenir les épisodes de pollution concomitants aux fortes chaleurs observées depuis la fin juin. Les voitures ne détenant pas une vignette Crit’Air verte, ou de niveaux 1 ou 2 sont interdits de circulation. En pratique, cela concerne toutes les voitures diesel immatriculées avant 2010 ou toutes les voitures essence immatriculées avant 2006. Crit’Air est un dispositif administratif fondé sur les certifications européennes (normes Euro), sensé refléter le niveau de pollution d’un véhicule. Les preuves scientifiques en justifiant les bénéfices doivent être particulièrement convaincantes, pour ainsi toucher à une liberté fondamentale de certains de nos concitoyens.

D’ailleurs, avant même l’aspect scientifique, on notera que d’autres solutions étaient possibles. Tout d’abord, comme la pollution touche tout le monde, il aurait été envisageable de partager le poids des restrictions plus équitablement, en se basant par exemple sur les plaques minéralogiques. La mesure serait alors moins apparue comme une taxe régressive sur la liberté de circulation pour les uns et un permis de polluer pour les autres. Une autre possibilité, dans une optique d’efficacité, aurait été de cibler la population qui peut le plus facilement s’adapter à des restrictions ponctuelles de circulation, soit parce qu’elle habite à proximité des centres-villes et bénéficie d’une offre régulière de transport en commun, soit parce qu’elle peut tirer profit des technologies *digitales* (ou numériques dans l’ancien monde) pour faire du télétravail, soit parce qu’elle bénéficie de congés supplémentaires (jours de RTT par exemple). Si l’exemplarité n’était pas qu’une vertu surannée, on aurait même pu imaginer les ministres (et secrétaires d’État) être les premiers de cordées de cette proposition, par exemple en donnant leurs interviews par visio-conférence, plutôt qu’en se déplaçant sur les plateaux de télévision. Remarquons tout de même que cette dernière proposition ne concerne probablement pas le même profil socio-économique – ni le même profil électoral – que les restrictions de circulation (touchant 70 % des véhicules de Seine-Saint-Denis contre 48 % de ceux des Hauts de Seine). Mais quelques mois après la crise des Gilets Jaunes, et alors que le premier ministre a reconnu “l’urgence écologique”, on ne peut pas croire que ces restrictions soient guidées par un calcul politique mais on

se dit qu'elles le sont forcément par une vérité scientifique. C'est forcément pour le bien de tous que la science empêche de circuler ces Dupont-Lajoie de l'écologie, trop ignorants pour se rendre compte qu'ils polluent ou trop égoïstes pour changer leurs habitudes¹.

Examinons maintenant l'aspect scientifique. L'épisode de pollution actuel est une pollution à l'ozone, qui a des effets délétères à basse altitude sur la santé humaine, mais aussi la faune et la flore. L'ozone n'est pas directement émis par les véhicules à combustion mais est le produit d'un mécanisme chimique complexe de transformation des composés azotés (NOx) sous l'effet du rayonnement solaire. Le transport routier contribuant fortement aux émissions de NOx, cela explique les pics de pollution à l'ozone en période de fort ensoleillement.

Pour justifier la politique de restriction de circulation, Crit'Air devrait au moins écarter les véhicules les plus émetteurs de NOx. D'un côté, c'est le cas pour les véhicules à essence : les véhicules plus récents sont moins émetteurs de NOx que les anciens et les valeurs mesurées en conditions réelles sont proches des normes exigées. D'un autre côté, ce n'est pas du tout le cas pour les voitures diesel ! Les émissions de NOx sont restées stables depuis les véhicules construits avant la norme Euro et sont un ordre de grandeur supérieures à celles des voitures à essence. Les véhicules récents (normes Euro 3 à 6) ont même un facteur aggravant : les émissions augmentent quand le moteur est fortement sollicité (montée, conduite sportive, . . .)². Cela reflète évidemment l'échec des certifications anti-pollution, et, de fait, du dispositif Crit'Air, au moins pour la pollution à l'ozone. Si l'affaire Volkswagen de 2015 a montré que certains constructeurs pouvaient délibérément tricher pour passer ces certifications (dont celles du NOx), on rappellera tout de même que les certifications sont critiquées depuis les années 2000 dans la littérature scientifique³.

¹J'emprunte ici la métaphore de Dupont-Lajoie à Gilles Saint-Paul (<https://gillessaintpaul.wordpress.com/2018/12/18/on-the-yellow-vest-insurrection/>).

²Voir par exemple Chen et Borken-Kleefeld (Atmospheric Environment, 2014) ou Hooftman, Messagie, Van Mierlo et Coosemans (Renewable and Sustainable Energy Reviews, 2018).

³Voir par exemple André (The Science of the Total Environment, 2004) ou Rexeis, et Hausberger, (Atmospheric Environment, 2009).

Pourtant, des technologies propres existent et certains véhicules diesel respectent ainsi la norme Euro 6, comme le montre une étude de 2014 de l'ICCT (ONG indépendante à l'origine de l'affaire Volkswagen) – même si en moyenne les émissions réelles sont bien supérieures à la norme. Il est donc primordial de refondre les tests de certification, d'une part pour favoriser l'émergence de technologies propres et d'autre part pour fournir aux consommateurs une information transparente.

En conclusion, même si le gouvernement a montré qu'il n'avait pas forcément besoin de beaucoup de prétextes pour s'attaquer aux libertés individuelles (loi anti-fake news, loi Avia), tout cela donne l'impression que la vérité scientifique est à nouveau malmenée et ne sert que de cache-nez à une écologie politique et administrative qui n'a pas grand chose à voir avec une écologie scientifique.