

**Communauté d'intérêts pour le trafic des centres-villes**

Case postale 575, 3000 Berne 7; T 031 312 40 40, F 031 312 40 41, [www.peageurbain.ch](http://www.peageurbain.ch)

Berncity; Berner KMU; Centre Patronal; City Vereinigung Zürich; Gewerbeverband des Kantons Zürich; Fédération des Entreprises Romandes;  
Gewerbeverband des Kantons Basel-Stadt; KMU Stadt Bern; Union suisse des détaillants; Union suisse des arts et métiers; Swiss Retail Federation



## NON À DES ZONES ENVIRONNEMENTALES INUTILES ET NUISIBLES

La Communauté d'intérêt pour le trafic des centres-villes rejette l'instauration de zones environnementales dans les villes suisses.

### LES ZONES ENVIRONNEMENTALES

- n'améliorent pas la qualité de l'air de manière significative;
- sont inutiles car les émissions polluantes des véhicules diminuent déjà de manière continue à l'heure actuelle;
- ont un caractère antisocial et réduisent la liberté individuelle de manière disproportionnée;
- reportent seulement le trafic vers la périphérie et vont entraîner des coûts de mise en œuvre élevés;
- nuisent à l'économie des centres-villes.

Les centres-villes sont un espace de vie polyvalent. Les entreprises qui y sont implantées vivent de leur attrait et de leur accessibilité. Elles contribuent elles-mêmes beaucoup à la vitalité, à l'attrait et la stabilité financière des centres. Il est donc important que ces derniers soient propres et agréables à vivre. Les mesures de régulation du trafic dans le système urbain, complexe, doivent répondre aux exigences de l'économie, de la société et de l'environnement, ce qui n'est pas le cas des zones environnementales.

1. Les zones environnementales n'améliorent pas la qualité de l'air de manière significative. Les pics de pollution résultent en premier lieu d'influences météorologiques et topographiques. A l'inverse, l'influence des véhicules est minime et dépend surtout de la manière dont la circulation s'écoule dans une ville. Une étude comparative menée par l'ADAC, le plus grand club automobile d'Allemagne, n'a ainsi constaté aucune amélioration notable de la qualité de l'air dans les villes ayant aménagé des zones environnementales par rapport à celles qui n'en ont pas.  
**CONCLUSION: CE NE SONT PAS LES ZONES ENVIRONNEMENTALES QUI INFLUENCENT LA QUALITÉ DE L'AIR, MAIS D'AUTRES FACTEURS TELS QUE LA MÉTÉO, LA TOPOGRAPHIE ET L'ÉCOULEMENT DU TRAFIC.**

2. Depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2009, les nouvelles voitures mises sur le marché satisfont à la norme EURO 5 antipollution. Les véhicules à moteur Diesel doivent donc, par exemple, être équipés de filtres à particules. Par ailleurs et contrairement aux pays voisins, la part des véhicules à moteur Diesel est faible en Suisse, puisqu'elle se monte à 17 pour cent du parc. Or, 42 pour cent environ de ces derniers sont dotés de filtres à particules. Enfin, les émissions polluantes seront encore une fois sensiblement réduites du fait de la norme EURO 6, qui entrera en vigueur dès 2014.  
**CONCLUSION: LA PLUPART DES VÉHICULES DEVRAIENT POUVOIR CONTINUER À ROULER EN VILLE. LES ZONES ENVIRONNEMENTALES SONT DONC INUTILES.**

3. Les zones environnementales sont discriminatoires. Elles limitent l'accès aux centres-villes, favorisant les personnes qui peuvent s'offrir des véhicules neufs, étant entendu que ceux qui n'ont pas cette possibilité doivent rester à l'extérieur. Une partie des résidents de zones environnementales risquent de devoir laisser leur véhicule en dehors de ce périmètre. La valeur de rachat de leur véhicule diminuera.  
**CONCLUSION: LES ZONES ENVIRONNEMENTALES ONT UN CARACTÈRE ANTISOCIAL ET RESTREIGNENT LA LIBERTÉ INDIVIDUELLE DE MANIÈRE DISPROPORTIONNÉE.**

4. En cas d'instauration de zones environnementales, l'approvisionnement des magasins et des entreprises des centres-villes sera perturbé. Par ailleurs les clients éviteront ces derniers. Les entreprises artisanales avec un parc automobile assez ancien devront prendre de nouvelles dispositions. Les zones situées à la périphérie immédiate des zones environnementales souffriront d'un report du trafic. Le coût de la mise en œuvre des zones environnementales sera en outre élevé. Les détenteurs de véhicules devront se procurer une vignette leur donnant un droit d'accès, les villes devront quant à elles procéder à des marquages et contrôler le respect des dispositions.  
**CONCLUSION: LES ZONES ENVIRONNEMENTALES REPORTENT LE TRAFIC VERS LA PÉRIPHÉRIE ET VONT ENTRAÎNER DES COÛTS DE MISE EN ŒUVRE ÉLEVÉS.**

5. Les zones environnementales ne tiennent pas leurs promesses. La tentation sera grande de limiter encore le nombre des véhicules y ayant accès pour atteindre un nouvel objectif de réduction des émissions polluantes. Ce qui apparaît aujourd'hui comme une mesure inoffensive pourrait bien ressembler demain à une restriction drastique du trafic individuel dans les centres-villes. Une telle démarche risque de compromettre l'existence du commerce de détail et des entreprises artisanales des centres-villes.  
**CONCLUSION: LES ZONES ENVIRONNEMENTALES NUISENT À L'ÉCONOMIE DES CENTRES-VILLES.**

