

EXCLUSIF**RESTRICTIONS DE CIRCULATION EN VILLE**

Avant les sanctions, la prévention. Alors que les verbalisations automatiques au sein des zones à faibles émissions ne sont plus attendues avant 2027, les premiers "radars pédagogiques de ZFE" devraient, eux, arriver en ville dès l'an prochain.

**Un modèle est déjà prêt !**

Conçu en 2021, ce radar pédagogique développé par la société Ingérop fonctionne en deux temps : un lecteur de plaques scanne l'immatriculation, l'analyse, puis affiche sur un panneau à message variable situé plus loin si le véhicule a le droit de circuler dans la zone ou pas. Un système simple, mobile et qui n'a pas besoin d'être d'une efficacité absolue, dans la mesure où il n'induit aucune verbalisation. C'est ce type d'appareil qui devrait être mis en service d'ici à la fin de l'année à Saint-Etienne (42).

Les premiers radars seront pédagogiques

Dès l'an prochain, on devrait voir apparaître en ville – notamment au sein de la métropole du Grand Paris – les tout premiers radars de ZFE. C'est plus tôt que prévu, mais moins grave qu'on pouvait le craindre. Explications.

Évoqués dès 2019, prévus en 2021, reportés à 2024, les radars de ZFE ne sont toujours pas d'actualité. Il faut dire qu'entre-temps, les très impopulaires zones à faibles émissions ont perdu en vigueur : sur les 42 métropoles qui devaient instaurer des restrictions de circulation draconiennes d'ici à 2025, certaines se sont contentées de bannir mollement les plus vieux diesels (d'avant 1997

voire 2001), d'autres n'ont rien fait, tandis que deux, seulement, doivent durcir le ton l'an prochain : celles du Grand Paris et de Lyon. Ailleurs, la qualité de l'air s'étant améliorée, c'est statu quo. Un répit et une absence de verbalisations qui ne sont que provisoires. Car en coulisses, le développement des radars de ZFE, dont *Auto Plus* a révélé le CV dès mars 2023, se poursuit. D'un côté, l'appel d'offres pour

la conception d'un système de contrôle automatisé suit son cours... Mais ne se concrétisera pas avant plusieurs années. De l'autre, un nouveau chantier vient de s'ouvrir : celui des radars pédagogiques de ZFE. Inspirés de ceux de vitesse (largement utilisés en France depuis 2011), ils devraient arriver mi-2025 au cœur de la métropole du Grand Paris, voire avant dans d'autres communes.

Prévenir avant de sévir

Selon nos informations, un tour de table vient en effet d'être effectué pour développer rapidement une version pédagogique – donc inoffensive – des radars de ZFE. Son rôle ? Sensibiliser les conducteurs circulant au sein des 77 communes du Grand Paris, avant la mise en place d'un contrôle sanction automatisé. Le principe de ce "pédago" est simple : un scanner lit les immatriculations des voitures circulant dans la ZFE (ou aux abords). Le système interroge ensuite le fichier des cartes grises, des vignettes Crit'Air,

voire des dérogations locales et nationale pour identifier les véhicules bannis. Enfin, un panneau à message variable informe les conducteurs qui ne devraient pas circuler à cet endroit. Certains trouveront cela utile, d'autres stigmatisant. Dans tous les cas, le système a au moins l'avantage de prévenir, plutôt que de sévir. Alors, banco ? Oui pour la métropole de Saint-Etienne, qui vient de franchir le pas en commandant plusieurs radars pédagogiques à la société Semeru. Leur mise en service pourrait intervenir d'ici à la fin de l'année et ce pour une

durée de trois ans. Au tour ensuite des communes de la métropole du Grand Paris de décider d'en installer ou pas... Quid de l'arrivée des "vrais" radars de ZFE ? Toujours selon nos informations, il est désormais question de leur déploiement en 2027. Soit après l'élection présidentielle. Et un an avant que l'Europe n'abaisse les valeurs limites de polluants tolérés en ville à partir de 2030. Si celles-ci sont, comme c'est prévu, divisées par deux, il y a fort à parier que les ZFE reprendront alors du poil de la bête.

François Tarrain