

Incohérence réduction pollution ville et exclusion d'un itinéraire en ville au lieu de la campagne

L'analyse de la carte des exclusions ZFE-m pour un secteur que je connais bien m'amène à l'observation suivante :

Un véhicule jugé polluant pour aller de Dombasle sur Meurthe à Bricodépôt – ZAC de la Porte Verte devra à Varangéville s'orienter vers Saint-Nicolas de Port puis traverser Laneuveville-devant-Nancy puis le secteur de La Californie à Jarville. Donc une circulation en zone urbaine. Donc contraire à l'objectif de réduction des rejets automobile.

Alors que prendre la D2 à Varangéville pour aller vers Art-sur-Meurthe et la M2 ou D220 permettrait une circulation plus éloignée de la zone urbaine la plus dense avec une grande partie en campagne.

Subsidiairement les vents dominant d'Ouest poussent l'air et ses polluants vers l'Est, dans une zone à moindre relief, donc plus grand écoulement.

Par conséquent, le choix de certains itinéraires me semblent mal fait. Il n'est pas possible d'évoquer la prise en compte des automobilistes de Laneuveville devant Nancy car ceux-ci disposent de transports en commun avec départ de ligne.

A l'inverse, la population de Dombasle à saint Nicolas de Port ne disposent pas du même service. En effet, si des bus suburbains passent, il faut changer à Laneuveville devant Nancy pour aller vers le centre de l'agglomération.

Bien sûr n'espérez pas disposer de transport en commun Dombasle / ZAC de la porte verte ou Houdemont, à moins d'y passer la journée et subir quelques changements de ligne.

Nous sommes un peu dans le contexte de ce député qui après avoir entendu dire, « on voit que vous disposer d'une voiture avec chauffeur et ne prenez pas le bus ». Il répond, « effectivement, demain je prendrai le bus ».

Le lendemain il tient parole et monte dans le bus en disant au chauffeur « A l'assemblée nationale SVP ».

Une petite leçon technique : Subsidiairement, je rappellerai que le diesel a un rendement énergétique du à sa conception meilleure que celui d'un moteur essence, donc de moindres rejets de CO₂. gain de 20 à 30 %, d'où sa plus faible consommation à capacité (couple) de traction égale.

Il ne faut pas comparer la puissance en chevaux. Elle ne se mesure pas, elle se calcule à partir du couple. Il suffit d'augmenter le régime moteur pour augmenter les chevaux sans gagner en force de traction.

Un moteur hybride pur non rechargeable sur électricité entraîne un alternateur. Une chaîne de transformation et régulateur assure la transmission. L'augmentation de poids (accus) fait perdre le peu de bénéfice.

Dominique THIEBAUD