

Communication au Conseil de Paris 9 et 10 février 2015

LUTTER CONTRE LA POLLUTION ATMOSPHERIQUE LIEE AU TRAFIC ROUTIER

Communiqué commun des associations 16 février 2015



La ville de Paris a élaboré un plan de lutte contre la pollution atmosphérique ambitieux. Les mesures concernent les impacts de la circulation, alors que l'accent est généralement mis sur l'habitat. Nous ne pouvons que nous féliciter du choix de cette cible, généralement absente des plans d'action.

Nous relevons dans ce document certaines mesures préconisées par les associations depuis plusieurs années et d'autres qui vont dans le même sens et qui nous ont semblé particulièrement pertinentes. On peut citer les propositions suivantes :

- **modes actifs** : garages vélos sécurisés, doublement du linéaire de voies cyclables, plan piéton, traitement des continuités piétonnes et cyclables entre Paris et les communes voisines, accompagnement des copropriétés pour la création de garages à vélos ...
- **apaisement de la circulation** : généralisation des **Zones 30**, extension des Zones de rencontre, création de Zones à Circulation Restreinte, extension des zones « **Paris Respire** » et création de « **Rues aux enfants** », politique de logistique urbaine du dernier kilomètre ...
- **amélioration des transports collectifs** : prolongation du T3, nouvelles lignes bus à haut niveau de service, nouvelles liaisons vers le périurbain, augmentation de l'amplitude nocturne du métro, création d'un centre de mobilité ...
- faire de Paris une **Zone à basse émission** par des restrictions de circulation applicables aux véhicules les plus polluants ...
- **traitement des pics de pollution**...
- **l'échelle métropolitaine** comme territoire pertinent pour la lutte contre la pollution ...

Ce programme aborde donc clairement la question majeure de la pollution dans Paris et sur la Métropole et il convient de se féliciter de la prise de conscience de l'urgence sanitaire et écologique que ces mesures, qui vont dans le bon sens, révèlent. L'application de telles mesures si elles étaient élargies au périmètre du boulevard périphérique, aux communes limitrophes et, à terme, à toute la région Ile de France, par un travail de concertation en profondeur et des politiques publiques volontaires allant toutes dans le même sens, permettrait d'amplifier l'impact de cette lutte contre la pollution atmosphérique liée au trafic routier. Toutefois, certaines interrogations demeurent.

Les politiques de stationnement

Ces politiques semblent être les grands absents de cet ensemble de mesures. L'objectif de réduire la pollution implique de réduire, d'une façon générale, **la présence automobile** à ce qui est nécessaire et donc de diminuer l'**offre de stationnement** qui facilite la pratique automobile excessive. La ville de Paris a mené une politique de réduction du stationnement, dans les années précédentes, qui a contribué à faire baisser la pression automobile. Nous espérons que ce train de mesures ne marquera pas l'arrêt des politiques menées antérieurement sur le stationnement, mais qu'au contraire la tarification du stationnement de surface deviendra plus dissuasive et s'alignera en ce domaine sur les autres capitales européennes.

Le renouvellement du parc automobile

Concernant le renouvellement du parc, il semble que la généralisation des véhicules électriques, à l'aide de primes très contestables sur le principe et le coût, ne soit pas la meilleure proposition. On sait que la fabrication de ces outils sollicite de nombreuses matières et énergies non renouvelables. Il est clair que le changement de motorisation n'a pas d'effet sur la réduction du nombre des voitures particulières, alors que l'objectif consiste à diminuer simultanément **leur nombre** et **leur vitesse**. En termes de sécurité des déplacements urbains, **le risque reste le même**.

La presse a largement relayé les dysfonctionnements observables dans la ville d'Oslo qui avait mis en œuvre des moyens destinés à rendre la voiture électrique attractive, et notamment, gratuité du stationnement et autorisation d'emprunter les couloirs bus. Or, ces mesures sont envisagées pour Paris. Si les véhicules électriques sont tolérables dans certains cas précis, leur généralisation aura peut-être un effet local mais, à d'autres échelles, leur fabrication ne peut qu'aggraver la pollution atmosphérique dans d'autres pays. Par ailleurs, ouvrir les couloirs de bus aux voitures électriques revient à créer une offre supplémentaire de déplacements automobiles, et participera de fait à une augmentation de la congestion.

L'amélioration des transports collectifs

L'amélioration des **transports collectifs** semble un vecteur plus satisfaisant et profite à l'ensemble des parisiens qui sont peu motorisés. Ce mode est, de plus, **complémentaire de la marche à pied** qu'il convient de développer parallèlement à l'accent mis sur **le vélo**. Le renforcement de l'offre de véhicules électriques, notamment par la gratuité du

stationnement, est de nature à créer des reports de modes des transports collectifs vers la voiture électrique (phénomène déjà identifié au sujet d'Autolib').

Les aspects économiques

L'économie générale de cet ensemble de mesures est peu abordée. Dans un contexte où il faut s'efforcer d'utiliser au mieux les budgets disponibles et ne pas **gaspiller l'argent public** de plus en plus rare, la stratégie pourrait consister à :

- tenir compte de l'**ensemble des nuisances** au sens large et pas seulement de la pollution (donc aussi des accidents, du bruit, des effets de coupure, de la consommation d'espace...),
- faire en sorte que les modes de déplacement provoquant le **plus de nuisances** soient les plus coûteux par personne transportée,
- raisonner d'abord en fonction de la **concentration des nuisances** et de l'importance des nuisances par déplacement (et non pas par kilomètre parcouru).

Le suivi et le contrôle

Le suivi et le contrôle du dispositif mis en place est un autre sujet d'interrogation. Actuellement certaines mesures qui ont un intérêt certain ne sont pas respectées et rarement verbalisées : **vitesses excessives**, notamment dans les zones 30, **stationnement sur les trottoirs** et dans les voies cyclables, **deux roues motorisés débridés** ou trafiqués, etc. Plus généralement, quel dispositif démocratique de suivi sera mis en place sur les différents aspects de ce programme avec des possibilités réelles d'évaluation et d'expertise ?

En dépit de ces interrogations, les signataires de ce communiqué, saluent l'ambition du plan élaboré par la Ville de Paris et en partagent l'objectif. Ils rappellent que d'autres moyens peuvent y contribuer, comme le développement des énergies renouvelables.

Ils soulignent l'importance de la réduction du volume de circulation et de la limitation à 30km/h pour la sécurité et le bien-être de tous.

Les signataires de ce communiqué :

Association des usagers des transports Ile-de-France (AUT), Mieux se déplacer à bicyclette (MDB), Ile-de-France Environnement, France Nature Environnement, Fédération des usagers de la bicyclette (FUB), Les Droits du Piéton, Rue de l'avenir.

Contacts presse :

- **Anne Faure** Rue de l'avenir a.faure.rda@orange.fr Tel : 01 43 27 50 74
- **Claude Lievens** FUB claudelievens@hotmail.com Tel : 06 13 18 26 21
- **Jean Macheras** AUT jean.macheras@infonie.fr Tel : 01 43 22 72 85