

Les trois mousquetaires de la Ville

La municipalité s'attaque de front à la circulation automobile, polluant numéro un dans la capitale. Trois adjoints verts, Célia Blauel, Bernard Jomier et Christophe Najdovski, sont en première ligne.

Leur champ d'action, c'est la capitale. Leur repaire, le troisième étage de l'hôtel de ville, où les bureaux des adjoints sont voisins. Entre Célia Blauel, Bernard Jomier et Christophe Najdovski, les trois mousquetaires verts de la majorité municipale, c'est un pour tous, tous contre la voiture. Chacun son portefeuille – l'environnement, la santé, les transports –, mais tous avec le même objectif : faire la guerre à la pollution de l'air à Paris. C'est l'une des priorités du mandat d'Anne Hidalgo. Bertrand Delanoë ne se sentait que peu concerné par la question ; la nouvelle maire a pris le sujet à bras-le-corps. Sous l'influence de ses adjoints Europe Écologie-Les Verts (EELV). «*En mars 2014, en plein pic de pollution et à quelques semaines des municipales, ni Nathalie Kosciusko-Morizet ni elle n'avaient eu de discours sur la question, se rappelle Christophe Najdovski. Maintenant, c'est au centre de son action.*» Depuis une rencontre avec des lobbys industriels en 2015, où «*Anne Hidalgo avait été l'objet d'une virulence incroyable*», raconte Célia Blauel, adjointe à l'environnement, l'équipe en est convaincue : le diesel propre est un mythe. Le défi n'est pas technologique, mais politique.



Christophe Najdovski, Porthos des transports. © B. Capdevielle

Vignettes Crit'air 1 et 0

Les trois soldats donnent souvent du mousquet, Christophe Najdovski en tête. Son portefeuille des transports concentre la majorité des initiatives prises : interdiction de circuler pour les véhicules antérieurs à 1997 depuis cet été, fermeture – controversée – des voies sur berges, introduction des vignettes Crit'air mi-janvier, projet de fermeture au transit dans le Marais, soutien au vélo [voir page 26], fin du diesel en 2020... Une politique volontariste, quitte à aller un peu vite en besogne. Sans étude d'impact faite avant la fermeture des voies sur berges, difficile d'en mesurer aujourd'hui l'efficacité. «*On n'a pas de valeurs de référence, c'est infernal!*» fulmine Dominique Duval, présidente de France Nature Environnement Île-de-France

(FNE IDF), fédération de plus de 400 associations franciliennes, qui participe au comité d'évaluation régional. Dans le viseur des mousquetaires : la voiture. «*Polluante*, précise Christophe Najdovski. *On ne déclare pas la guerre à la voiture, mais à la pollution et à sa source principale.*» Le mauvais véhicule est responsable de la majorité des émissions toxiques dans la capitale [voir infographie ci-contre]. «*Pendant un siècle, Paris s'est adaptée à la voiture, maintenant on fait le contraire.*» L'enjeu est essentiel, rappelle Bernard Jomier, adjoint à la santé et médecin : «*La pollution de l'air, c'est la troisième cause de mortalité derrière le tabac et l'alcool, presque 3000 décès à Paris, 7000 en Île-de-France.*»

Le trafic routier en Île-de-France, c'est :

Source : Airparif, 2012

56%

des oxydes
d'azote

35%

des particules fines
PM_{2,5}

28%

des particules fines
PM₁₀



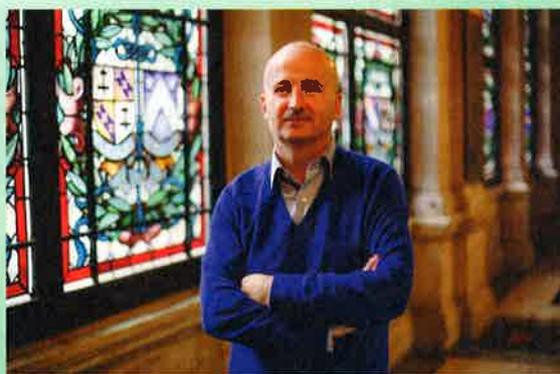
Célia Blauel, Aramis de l'environnement.

Les trois adjoints écolos caressent un doux rêve : que seuls les véhicules électriques, hybrides, à hydrogène, au gaz et les dernières générations de moteurs à essence soient autorisés à circuler dans Paris intra-muros. Leur plan : interdire, année après année, à un numéro Crit'air supplémentaire de rouler dans Paris jusqu'à conserver seulement les vignettes 1 et 0. Fini, les numéros 5, 4, 3 et 2 dès 2020 ? C'est ce qui se murmure.

Taxis volants sur la Seine

De quoi réveiller la bête. « *M^{me} Hidalgo veut transformer la capitale en ville-musée, sans prendre en compte les difficultés des gens qui ont besoin de leur voiture* », tempête Antoine Armstrong, chargé d'études à la Ligue de défense des conducteurs. « *On entend bien les automobilistes râler, moins les enfants qui font des insuffisances respiratoires !* » s'insurge Bernard Jomier. La mairie joue du bâton, mais aussi de la carotte. Elle propose des aides pour troquer son vieux véhicule contre un autre, plus propre. Elle soutient les mobilités douces : l'autopartage électrique (Autolib', Utilib'), des navettes autonomes entre les gares de Lyon et d'Austerlitz, bientôt des Sea Bubble, ces taxis volants « *zéro émissions, zéro bruit* » testés ce mois-ci sur la Seine. « *On travaille aussi sur l'isolation thermique des logements et la végétalisation de Paris* », ajoute Célia Blauel. Et les autres acteurs ? L'agriculture francilienne, en partie responsable des pics printanniers avec ses épandages ? « *C'est un secteur qui nous offre un accueil inégal* », préfère-t-elle plaisanter. La Ville a la main sur la circulation – d'autant qu'elle vient d'en « arracher » la compétence à la préfecture – et ne compte pas s'en priver.

Certains accusent l'équipe municipale d'être trop timorée ; d'autres, d'être trop autoritaire. La région lui reproche son « *parisienisme* ». « *Une politique antipollution ne produira d'effet que si elle concerne Paris et les communes à l'intérieur de l'A 86* », pense



Bernard Jomier, Athos de la santé.

Charlotte Songeur, ingénieur à Airparif. Les adjoints verts rétorquent que c'est leur champ d'action et qu'ils peinent à accorder leurs violons dans un difficile ménage à quatre avec la préfecture, la métropole et la région. Les mousquetaires maintiennent le cap : décourager les automobilistes, parisiens et banlieusards, même si le changement de comportement ne se fera pas en quelques mois. L'épineux dossier des voies sur berges montre l'ampleur du chemin à parcourir. La circulation différenciée pourrait changer la donne, mais encore faut-il avoir reçu sa vignette Crit'air. Sans oublier le problème des transports en commun franciliens, vétustes et parfois inadaptés. Des milliards d'euros vont être investis. « *Prolongement du tramway, des lignes 10 et 14 du métro, rénovation des RER, tram-bus électriques sur les quais hauts, Grand Paris Express...* » liste Christophe Najdovski. « *Il y aura 206 km de métro en plus d'ici à 2030* », se félicite-t-on à la région, cette fois de concert. Une question demeure : quelle efficacité pour ce volontarisme ? « *On pourra être jugés dès 2020 si notre plan est appliqué complètement* », assure Bernard Jomier. Rendez-vous est pris.