

## Travaux incessants, embouteillages et pollution : mais qui pourra arrêter Anne Hidalgo à Paris ?



Anne Hidalgo veut réduire par deux le nombre de véhicules polluants circulant à Paris. Pour cela, elle enclenchera "tous les leviers" quitte à faire abstraction des raisons économiques qui poussent les gens à circuler dans la capitale en voiture. Tant pis pour eux.

Avec Éric Verhaeghe

Avec Serge  
Federbusch

**Atlantico : Le Préfet de Police Michel Delpuech a envoyé une lettre au maire de Paris Anne Hidalgo pour manifester son inquiétude face au projet visant à supprimer une voie automobile au profit d'allées cyclistes rue de Rivoli, artère centrale de la capitale. La Mairie a déclaré qu'elle évaluerait les répercussions de son projet pendant les travaux. Quelles sont les solutions qui s'offrent aujourd'hui à un Parisien voulant faire barrage à ce genre de projets ?**

**Eric Verhaeghe :** Dans la pratique, la majorité municipale est relativement toute puissante pour décider de ces opérations qui ne modifient pas fondamentalement l'environnement. Elles relèvent des pouvoirs de police de la maire et échappent donc à tout contrôle dès lors que le Conseil de Paris prend ses décisions régulièrement. Le fait que le Préfet de police s'en inquiète est un signal politique à la fois fort et dérisoire. Il n'a pas de véritable compétence pour intervenir sur ce sujet qui relève de la responsabilité des élus locaux. Les Parisiens sont donc obligés de prendre leur mal en patience, sachant que ce sont surtout les banlieusards qui en subissent les conséquences. Ils sont en effet les utilisateurs à la fois obligés et sans véritable marge de manoeuvre de la voirie parisienne. Ils doivent se contenter de subir les décisions des édiles parisiens sans pouvoir les contrecarrer. Sauf à faire basculer tôt ou tard cette compétence dans une instance intercommunale, il faut donc subir.

**Serge Federbusch :** Il est grand temps que la préfecture se réveille enfin ! Alors que la Commission d'enquête publique, cas rarissime, a émis un avis défavorable à la fermeture aux automobiles de la voie express Rive droite, dite Georges Pompidou, le représentant de l'Etat est resté inerte. Une soi-disant période d'observation de six mois devait être ouverte avant de tirer un bilan. N'importe quel Parisien ou usager de la voirie parisienne peut constater les dégâts en termes de congestion qui se répercute dans tout Paris. La Région Île-de-France a fait procéder à un audit qui démontre cet engorgement par « ruissellement » du trafic. Et pourtant la Préfecture ne fait rien par peur d'Hidalgo. On peut facilement en déduire que la promesse de la mairie d'évaluer les répercussions pour les nouvelles fermetures sont un énième enfumage et que le recours à un sermon préfectoral ne servira à rien.

---

etc. cherche en réalité un dérivatif pour faire oublier ces fiascos et tente de complaire à un électorat de centre-ville dont elle présume qu'il est « autophobe ». C'est une dérive sectaire et démagogique.

Pour lutter contre ces menées néfastes, il y a la voie tortueuse des recours contentieux devant les juridictions administratives. Comme le juge administratif à une tradition et une jurisprudence peu contraignante vis-à-vis des choix des collectivités territoriales sur ce genre de question, le succès est loin d'être garanti. Les tribunaux sont encore mal à l'aise pour censurer ce qui au fond relève pour eux d'un choix politique sujet à la seule sanction des élections. D'autant qu'une loi récente a accru les pouvoirs du maire de Paris en matière de circulation intramuros.

Ce qui serait beaucoup plus efficace, c'est que les Parisiens et les autres soient plus méchants avec Hidalgo : concerts de klaxons permanents devant l'Hôtel-de-Ville, opérations escargots, repérage des voitures de fonction des élus anti-bagnoles pour les ensuquer dans un embouteillage, etc. Mais les Français en général et les Parisiens en particulier sont devenus couards et résignés d'autant que les médias leur serinent qu'Hidalgo fait ça pour la santé publique alors qu'en réalité cette politique a eu pour résultat de ralentir une baisse du trafic et de la pollution observable dans des proportions supérieures partout ailleurs. L'embouteillage est polluant, c'est ce qu'il faudrait écrire au fronton de la mairie.

**En janvier dernier, la maire de Paris, Anne Hidalgo avait déclaré "On va continuer. Oui, Paris est une ville dans laquelle je souhaite diviser par deux le nombre des voitures polluantes et on va actionner tous les leviers". Dans quelle mesure est-il possible de considérer que la "contrainte" fait partie de ces "leviers" ? Quelles sont les désagréments rencontrés par la population par ces différents projets, en termes de circulation, de pollution etc...et quels sont les différents "publics" concernés, des riverains aux automobilistes, transporteurs etc...?**

**Eric Verhaeghe** : La stratégie est assez simple comprendre: la Maire part du principe qu'en restreignant l'espace laissé aux voitures, elle en réduira mécaniquement le nombre. C'est évidemment faire abstraction des raisons économiques pour lesquelles ces voitures se rendent dans Paris et de l'impact à long terme de ces décisions sur l'activité du coeur de ville. La logique est pourtant simple à comprendre: progressivement, les déplacements professionnels deviennent impossibles à Paris et l'activité est donc plus simple en banlieue ou dans d'autres villes. On notera quand même que la majorité parisienne adore faire du ramdam autour de la pollution automobile comme s'il s'agissait du seul sujet de pollution dans une ville. Mais la majorité s'est fait épinglez il y a quelques mois pour sa passivité en matière de recyclage. Paris, sur ce sujet, est à la traîne, y compris par rapport à des capitales comme Athènes. On peut donc se demander si l'écologie selon Anne Hidalgo ne repose pas d'abord sur un rejet des banlieusards qui viennent dans Paris en voiture plutôt que sur une véritable volonté de protéger l'environnement.

**Serge Federbusch** : La contrainte ne fonctionne pas depuis bientôt quinze ans que cette politique est mise en œuvre. Pourquoi ? Parce que le nombre d'usagers de la route contraints d'utiliser une automobile, vu le gabarit de ces voies, est trop important et ce d'autant plus que ce gabarit est précisément réduit par la politique d'Hidalgo. Les personnes qui ne peuvent physiquement prendre les transports en commun, ont de trop lourdes charges pour des raisons professionnelles, ont des itinéraires nombreux et complexes dans une journée : tout cela fait suffisamment de monde pour que, quoi qu'elle fasse, Hidalgo aboutisse à un échec qu'elle aura précipité par sa politique même. Les bobos peuvent se gausser des automobiles et préférer Vélib. Mais le jour où ils ont une jambe cassée ou leur vieille mère à transporter ils comprennent leur erreur.

**La sociologie de la ville de Paris, les modes de vie, la réduction du nombre d'automobiles possédées par les parisiens, peuvent-ils constituer une barrière infranchissable pour ces publics concernés par ces désagréments ? S'agit-il d'un combat perdu d'avance ?**

**Eric Verhaeghe** : Tendanciellement, on peut penser que la gentrification, comme on dit, va marginaliser durablement les banlieusards à Paris. S'il n'y a pas de prise de conscience de l'impact économique des décisions prises par Anne Hidalgo, cette tendance marquera profondément le développement parisien des prochaines années. On voit les grandes lignes qui se dessinent. D'une part, l'activité consommatrice de main-d'oeuvre est peu à peu chassée du centre au profit d'un grand développement touristique. Pour le reste, les habitants qui restent sont de plus en plus cantonnés dans des villages locaux. Les quartiers de Paris deviennent de plus en plus calmes. Paris s'endort peu à peu et évite les brassages.

**Serge Federbusch** : D'abord, il y a toujours plus de 40 % des Parisiens qui possèdent une automobile. S'ils se liguèrent au moment des élections, Hidalgo et sa bande seraient politiquement pulvérisés. Comme les désagréments se sont sévèrement accentués depuis un an, il est possible que ce basculement sociologique et politique ait lieu.

Ensuite, ne pas posséder une voiture ne signifie pas ne pas en avoir besoin ponctuellement, y compris sous forme d'Uber ou de taxis. Et, là aussi, les mécontents vont grossir en nombre. Enfin, il y a l'immense public des scooteristes et motards que l'opposition parisienne, beaucoup trop inerte sur le sujet, devrait tenter de mobiliser.

Je suis persuadé qu'avec l'appel d'air aux migrants et la saleté des rues ce sujet peut faire tomber Hidalgo en 2020. Il est temps de préparer une véritable alternance pour Paris.

