

Saint-Maurice, le jeudi 28 septembre 2023

Monsieur le maire, chers conseillers municipaux,

Nous en avons discuté en commission.

Sur la forme et la manière de procéder, la mairesse de Paris a tort sur le plan de la méthodologie de concertation avec les communes limitrophes. En effet, je partage votre déception et colère au regard du dédain manifeste à votre égard, de ne pas vous recevoir alors qu'elle vous l'avait indiqué. Vous l'avez rappelé je ne reviens pas dessus. La politique clochermerle n'est pas une solution. Une planification de mobilité durable ne peut se faire uniquement dans un périmètre administratif et à visée électoraliste sans voir au-delà du périphérique. Il faut savoir dépasser ses propres frontières et penser global où chacun doit prendre sa part et être écouté. Il faut être autour d'une table et voir en grand pour planifier sur un espace plus large que le sien pour que cela soit efficace en matière de mobilité durable, de sécurité mais aussi au niveau de la santé publique.

Il faut une planification écologique globale à l'échelle d'une métropole et on ne peut constater qu'avec regret le jeu politicien funeste pour le climat où les décisions des villes se prennent chacune dans leur coin, prisonnière de leur enceinte administrative et de leurs contingences politiciennes sans cohésion d'ensemble, créant frustration et aucune dynamique collective.

Mauritien, si je ne regarde que mon nombril, cette décision de fermeture me pénalise comme d'autres présents parmi vous tous. Pas tous les jours cependant fort heureusement et c'est une chance je le reconnais. Quand il m'arrive de prendre la voiture, c'est bien pratique de prendre la route du parc pour aller plus vite vers La porte Dorée et rejoindre Paris ou le périphérique nord. Ou au retour pour rejoindre plus rapidement mon domicile et éviter ainsi le carrefour gravelle tassigny. Mais il faut voir au-delà de son propre intérêt personnel et prendre sa petite part à l'effort collectif.

Je comprends aussi la frustration des automobilistes impactés où se passer de la voiture est une énorme concession voire impossible où l'injonction entraîne de la frustration en l'absence d'alternative crédibles et présentes en termes d'infrastructures et de services. Là est le véritable enjeu en termes de vœu !

Car si le vœu se résume seulement à une réouverture de la route du parc, ce dernier je le crains monsieur le maire manque d'ambition car il ne répond pas à la hauteur des enjeux. Il est déceptif et inopérant en revenant comme avant, comme dans les années 70 et 80 par simplisme en mettant de côté, certes à un niveau local, toutes les alertes de la dérive climatique.

Car à l'heure de toutes les publications du GIEC et des phénomènes climatiques extrêmes que nous connaissons de plus en plus en France et dans le monde, comment nos enfants dans 50 ans, regarderont et jugeront les décisions de politique municipale sur ce sujet ? Ils se diront : comment ont-ils pu se comporter collectivement et individuellement de la sorte alors qu'ils savaient ?

Inopérant car rouvrir cette route, cela revient à rallumer une goutte mauritienne de mobilité dans un verre parisien dont la finalité est de faire baisser la place de la voiture dans Paris intra-muros. C'est un fait et aucun basculement politique ne reviendra sur ce fait, décidé par toutes les métropoles du monde. Il faut rappeler que c'est aussi un enjeu de santé publique. Quoiqu'on en pense, les opérations Paris Respire et si on est honnête, on ne peut pas le nier avec les chiffres à la clef... Les impacts positifs des opérations « Paris Respire » cad sans voitures ne sont pas négligeables. La première édition a été lancée en 2015, mais la toute première remonte à 1998 : un événement appelé « En ville sans ma voiture », qui avait été initié à l'échelle européenne dans le cadre de la création de la Semaine européenne de la mobilité.

A l'issue de la dernière opération il y a 10 jours, Les résultats d'Airparif, l'association agréée par l'État pour la mesure de la qualité de l'air du Grand Paris, montrent que les concentrations de dioxyde d'azote (NO₂) ont baissé de 5 à 20% en fonction des axes de circulation selon les taux habituels de fréquentation. Il est écrit :

« L'amélioration de la qualité de l'air n'a pas été restreinte aux zones dans lesquelles la circulation a été limitée, puisque des baisses de concentrations de dioxyde d'azote de 5 % à 10 % ont également été constatées le long du périphérique », précise Airparif.

Je vous invite à regarder quotidiennement la qualité de l'air sur Saint Maurice et il y a de quoi se faire peur. Et je ne parle pas des études nouvelles relatives à la pollution liée à l'abrasion des pneus et des freins qui sont une pollution invisible et cancérigène pour les poumons.

Un article du journal le Parisien rappelle que « Selon une étude produite par l'Observatoire régional de santé d'Île-de-France et Airparif, la qualité de l'air s'améliore et l'impact sur la santé est quantifiable : entre 2010 et 2019, le nombre annuel de décès attribuables à l'exposition prolongée au dioxyde d'azote est passé de 4 520 en 2010 à 3 680 en 2019, soit une baisse de -19 % », écrit Airparif dans un communiqué de septembre. La pollution de l'air, rappelle l'association, « est toujours responsable de près de 1 décès sur 10 en Île-de-France ». Dire cela ne fait pas pour autant de moi un promoteur hidalgoien !

Je vous invite à écouter une pépite de podcasts du journal le monde dénommé « chaleur humaine », disponible sur le site ou plateformes de streaming, qui traite des sujets de transition écologique et des solutions à mettre en œuvre d'ailleurs non sans contraintes pour nos organisations humaines thermo industrielles. Le journaliste m'a rappelé un souvenir et expérience identique à la sienne. J'ai grandi moi aussi et d'autres dans cette assemblée dans les années 80 et 90 avec un jeu révolutionnaire dénommé Sim City. Des heures à passer d'une terre vierge à une immense ville dense et active : de l'habitat résidentiel est placé puis des industries et des commerces. Pour faire fonctionner tout cela, on met des routes mais on arrivait toujours au même problème : les habitants étaient furieux pour la même raison : il y avait trop d'embouteillages alors comme tout maire virtuel de l'époque on rajoutait des routes ! sauf que plus les routes étaient ajoutées, plus il y avait de voitures et plus il y avait d'embouteillages et plus les habitants étaient mécontents avec de petits points blancs signe de mon échec. La conclusion c'est que toute nouvelle infrastructure crée un appel d'air. Comment faire alors pour ne pas se laisser envahir par la voiture individuelle tout en maintenant une satisfaction des habitants ?

Le « bagnolesolisme », terme de mon cru, à savoir être seul dans une automobile, est un non-sens économique et écologique avec un prix de pétrole qui est condamné inexorablement à augmenter, étant une ressource finie. Si vous visualisez le taux d'occupation des voitures qui longent ou passent à St Maurice, l'expérience confirme toutes les études faites : en milieu urbain, à peine 1 voiture sur 10 avec plus de 2 passagers !

Oui comme on dit, la bagnole on l'aime voire on l'adore et il ne faut pas emmerder les français comme a dit dans les années 70 un président de la République.

Mais Quelques chiffres :

Si on regarde bien, la France s'est construite autour de l'usage de la voiture avec un lieu d'habitation de plus en plus éloigné du lieu de travail et de consommation de marchandises et services. La voiture thermique a engendré un aménagement du territoire pour la voiture et par la voiture. Elle a permis l'étalement urbain, la dispersion de l'habitat et les activités annexes, rendant l'être humain dépendant de la voiture où il n'y a qu'elle pour réaliser des distances longues et sur mesure rendant moins efficaces les transports en commun quand les flux de déplacements sont moins densifiés sur une surface donnée.

- La voiture individuelle est le premier contributeur au changement climatique, soit 16% des gaz à effet de serre émis (aller au travail, déposer les enfants à l'école, faire ses courses, partir en WE ou en vacances). Car rouler en voiture, c'est brûler du pétrole et brûler du pétrole émet notamment du CO₂ (en gros, un litre d'essence / diesel c'est 3 kg de CO₂).
- La place de la voiture est dominante avec plus de 60% des déplacements tout confondu quel que soit le critère : temps de transport, kms réalisés, nombre de trajet).
- Selon une étude de l'Insee, 63% des déplacements domicile travail se font en voiture avec un constat que l'étalement urbain devient de plus en plus vaste avec des temps de trajet qui augmentent (raison multiple : prix immobilier, absence de foncier disponible en ville, politique salariale, etc...) conduisant les français à s'éloigner de plus en plus afin d'avoir l'environnement type idéal : une maison individuelle avec un jardin.
- 40% du nombre de trajets en ville sont fait en voiture quand c'est 80% en zone péri urbaine et rurale.
- 55% des trajets en voiture font moins de 5 kms !
- Les plus aisés sont ceux qui ont le plus de voitures et qui font le plus de kms. Les 10% les plus aisés ont 2x plus de voitures que les 10% les moins aisés, font 2,5x plus de kms sur les trajets du quotidien et 4x plus sur les trajets de longue distance.

Donc privilégier et maintenir le système présent c'est maintenir une certaine forme d'inégalités. L'usage de la voiture est donc inégalitaire en France. Développer des infrastructures de mobilité autres que la voiture permettrait ainsi de favoriser les moins aisés. Le système fait qu'aujourd'hui il est construit pour que chacun accède et possède une voiture : est-ce pertinent ? Il y a un nouvel imaginaire collectif à écrire sans.

Il faut un vœu plus ambitieux que celui de simplement rouvrir la route du parc ; si le vœu est résumé qu'à cela je ne voterai pas ce vœu ; il faut sortir de ce jeu de ping pong. Mais au regard de l'attitude la ville de Paris résumée ci avant, je ne voterai pas contre, je m'abstiens. Il faut

une planification écologique de la mobilité urbaine et péri urbaine ou il faut être ambitieux et courageux.

C'est vers cela que devrait tendre ce vœu, en appelant l'Etat et le législateur à tout faire pour créer un espace actif de dialogue institutionnel relatif à la mobilité propre et sobre et aux conditions de son aménagement utile aux Françaises et Français. L'urgence climatique nous le rappelle.