

La mairie de Paris réclame des mesures antipollution au gouvernement

LE MONDE | 15.07.2013 à 12h20 • Mis à jour le 15.07.2013 à 16h29 | Par Béatrice Jérôme

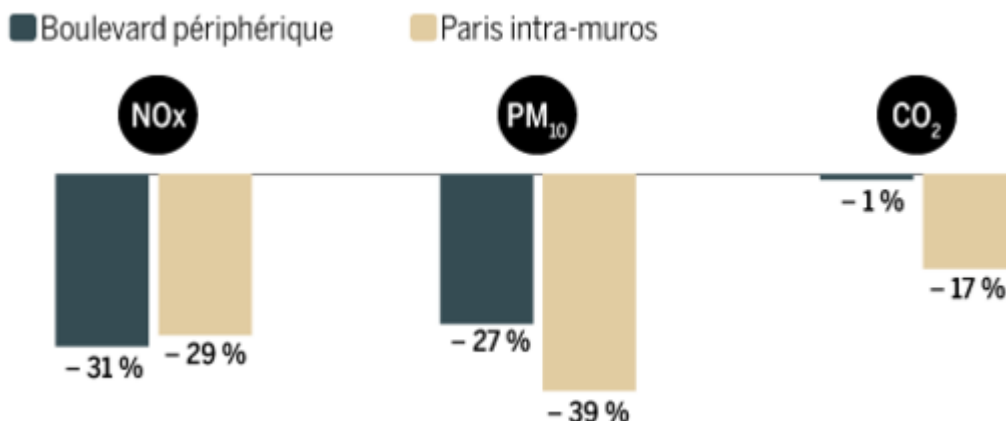


Les Parisiens respirent mieux. Une étude d'Airparif, association chargée de surveiller la qualité de l'air en Ile-de-France, rendue publique en juillet, montre *"une baisse sans précédent"*, comme s'en félicite Bertrand Delanoë, de la pollution dans la capitale depuis 2002. Ce progrès est dû, pour une part, à la réduction du trafic automobile. Un constat qui tombe à pic pour le maire de Paris, alors que sa politique antivoitures dans la capitale fait l'objet de vives critiques.

Entre 2002 et 2012, *"la baisse des rejets a été d'environ 30 % pour les oxydes d'azote et les particules"*, indique Airparif. Le dioxyde de carbone (CO₂) a décru de 13 %. Cette baisse est d'abord liée à la modernisation du parc automobile qui a permis une diminution de 24 % des émissions de polluants.

L'amélioration est également due à la baisse de la circulation. Depuis 2002, le trafic automobile a baissé de 25 % à Paris, selon la mairie. *"75 hectares de chaussées ont été rendus aux cyclistes"*, rappelle M. Delanoë. Cette politique a entraîné une baisse de 10 % des émissions d'oxydes d'azote et de particules.

VARIATION DES ÉMISSIONS DE POLLUANTS ENTRE 2002 ET 2012



NO_x : oxydes d'azote, PM₁₀ : particules dont le diamètre est inférieur à 10 micromètres, CO₂ : dioxyde de carbone

DAVANTAGE DE PARTICULES

Le niveau de pollution reste toutefois préoccupant : 22 % des Parisiens subissent une exposition aux particules (PM₁₀, d'un diamètre inférieur à 10 micromètres) supérieure aux valeurs autorisées. Le bilan est pire pour le dioxyde d'azote. S'agissant de ce polluant très néfaste pour la santé, environ 97 % des Parisiens – soit 2,7 millions – sont soumis à un niveau supérieur à la réglementation européenne.

"La "diésélisation" du parc automobile a contrebalancé les tendances à l'amélioration", explique Airparif. Le diesel émet "au moins deux fois plus" de dioxyde d'azote et davantage de particules que les moteurs à essence. Or, la part des véhicules particuliers qui roulent au gasoil est passée à Paris de 41 % en 2002 à 63 % en 2012.

Depuis plusieurs mois, la Mairie de Paris demande au gouvernement d'agir. Anne Hidalgo réclame *"des réformes fiscales pour ramener le diesel au même prix que celui de l'essence"*. La candidate du PS aux municipales dénonce le "bonus-malus" mis en place en 2008. Ce dispositif, créé pour décourager l'achat de voitures émettant beaucoup de CO₂, gaz à effet de serre, a eu pour effet de doper les ventes de véhicules diesel. Le gouvernement envisage une réforme de la fiscalité sur les carburants à l'occasion de la loi de finances pour 2014. Mais l'exécutif n'a jusqu'ici pris aucun engagement sur le "bonus-malus".

"RENDRE LE DISPOSITIF PLUS DISSUASIF"

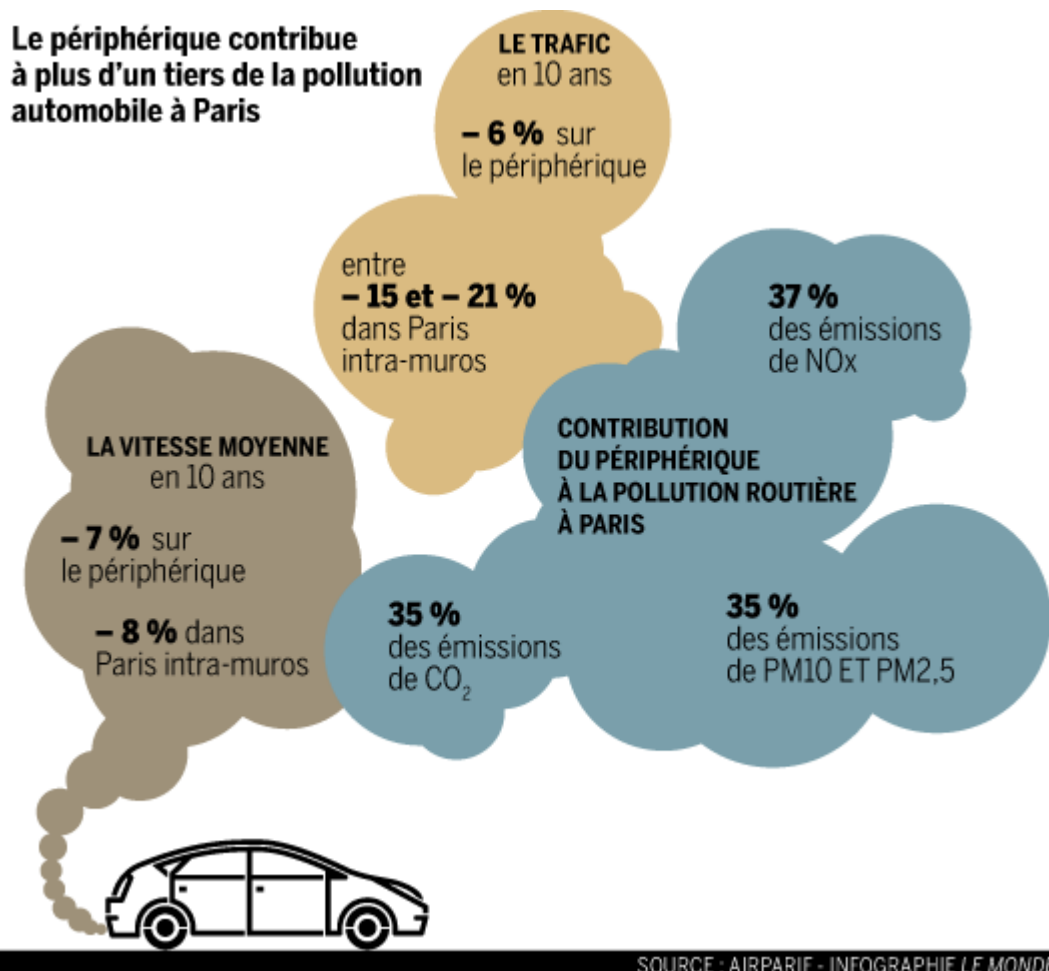
Pendant le débat sur la loi de finances 2013, *"Bercy a rejeté l'amendement des députés écologistes visant à rendre le dispositif plus dissuasif pour les voitures diesel"*, rappelle Denis Baupin, député (EELV) de Paris. *"Nous repartirons à la charge lors de la prochaine loi de finances"*, prévient l'ancien adjoint de M. Delanoë.

Le maire de Paris veut aussi obtenir du gouvernement la possibilité de pouvoir limiter *"dès 2014"* la circulation des véhicules les plus polluants dans Paris et la petite couronne. *"Nous espérons"*, indique le cabinet du maire, *que le ministère de*

l'écologie nous proposerait dès cet été une boîte à outils" pour sélectionner les véhicules autorisés à rouler dans l'agglomération. Le 17 juillet devait se réunir le comité interministériel sur la qualité de l'air, créé par l'ex-ministre de l'écologie Delphine Batho, pour présenter une batterie de solutions antipollution automobile. La réunion a été reportée sine die par son successeur, Philippe Martin.

Le maire de Paris doit aussi prendre son mal en patience au sujet de la réduction de la vitesse de 80 à 70 km/heure sur le boulevard périphérique. Le ministre de l'intérieur, Manuel Valls, s'est dit "favorable" à cette mesure. Mais "une concertation est nécessaire pour éviter tout recours juridique. Le décret en conseil d'Etat ne sera pas signé avant la fin de l'automne", précise l'entourage de M. Valls, alors que M. Delanoë aurait rêvé de "voir appliquer cette mesure avant l'été".

Le périphérique contribue à plus d'un tiers de la pollution automobile à Paris



Béatrice Jérôme