

L'Automobile Club Association rejette le plan antipollution de B. Delanoë qu'elle définit comme « une superposition de mesures anti-automobile » et réclame une consultation populaire des Parisiens

Le maire de Paris a présenté, ce lundi, une série de propositions « antipollution » au Conseil de Paris. A l'ordre du jour : Interdiction des véhicules les plus polluants, création de péages sur les autoroutes franciliennes, baisse de la vitesse de 80 à 70 km/h sur le périphérique, généralisation de zones 30 sur des axes structurants, (...).

L'Automobile Club Association constate - une fois de plus - que la Ville de Paris classe les modes de transport en deux catégories : ceux qui seraient les "bons" (*transports publics et modes doux*) et les "mauvais" (*automobiles, camions, deux roues motorisés, etc...*). Selon l'ACA, cette approche est erronée. En effet, il n'y a pas lieu d'attribuer de "valeur" intrinsèque aux différents modes de transports ; il s'agit là d'outils et, selon les cas, ce sont les uns ou les autres qui correspondent le mieux à l'intérêt général de la population.

Tout en rappelant que plusieurs mesures parmi celles annoncées nécessitent l'accord de l'Etat pour être mises en œuvre, **L'Automobile Club Association demande une consultation populaire pour recueillir l'avis des Parisiens sur ces projets.**

L'Automobile Club Association souhaite naturellement contribuer à la mise en œuvre d'une politique équilibrée et réaliste, en faveur de solutions garantissant la mobilité des personnes et des marchandises mais sans pour autant nuire à la qualité de vie et au développement économique de la Ville de Paris. Ainsi, en lieu et place d'un empilement d'interdictions diverses dont le rapport coût/avantages n'est pas démontré il apparaît nécessaire que les efforts devront principalement porter sur :

- **Des systèmes de gestion du trafic en temps réel** (*systèmes d'aide au stationnement, signalisation routière variable, vitesses variables*) ,
- **la généralisation de programmes d'éco-conduite** pour favoriser l'efficacité énergétique, entraînant de clairs gains environnementaux,
- **le développement de la logistique urbaine** (*itinéraires pour poids lourds, zones de livraison*)
- **La gestion de la mobilité locale et régionale** (*centre de mobilité, portail de mobilité*)

Selon Didier BOLLECKER, Président de L'Automobile Club Association : « *La mobilité urbaine*

constitue un enjeu majeur pour l'avenir de Paris. L'enjeu consiste à trouver un équilibre permettant de répondre à l'ensemble des besoins urbains, tout en préservant la fluidité de la mobilité nécessaire pour répondre à ces besoins. Nous considérons que le nécessaire développement du transport collectif et des « modes doux » ne doit pas se faire au détriment de l'automobile, mais en complément. Il faut se fixer comme objectif de combiner le meilleur des deux mondes, c'est-à-dire de rechercher à la fois une bonne accessibilité par la voiture, qui restera de très loin le mode de transport de la grande majorité de la population, et une bonne utilisation des autres modes, qui soit attractive en termes de réseau, de fréquence, de qualité et de sécurité. »

L'Automobile Club Association tient également à rappeler que :

- Une généralisation des zones 30 (y compris sur des axes structurants) est contraire au principe des zones 30 visant des rues d'importance secondaire, spécialement aménagées, et où les conditions de la voirie ne permettent pas de rouler à 50 km/h. Le concept des zones 30 a pour vocation d'améliorer la sécurité routière à des endroits bien précis et très limités, et non de devenir une nouvelle norme urbaine généralisée. Rappelons qu'en Suisse, pays précurseur en la matière, une votation fédérale a rejeté à 79,7% une initiative de 2001 d'étendre en zones 30 toutes les rues de Suisse. A Strasbourg, la population a clairement rejeté, par 55% des voix lors d'une consultation en mai 2011, la proposition de la municipalité de généraliser le 30 à tout le centre-ville.
- La mise en œuvre de ZAPA (zones d'actions prioritaires pour l'air interdisant la circulation dans les centres urbains aux véhicules anciens) et leur fonctionnement nécessitent un budget qui ne s'auto finance pas. Les charges administratives et financières (signalisation, marquages, contrôles, etc.) sont disproportionnées. Les bénéfices environnementaux ne sont pas prouvés dans les pays étrangers ayant adopté de telles dispositions. L'exemple de Potsdam est exemplaire puisque cette ville sans zone environnementale a enregistré entre 2007 et 2008 une amélioration de la qualité de l'air plus importante que sa voisine Berlin, pourtant l'une des premières à mettre en place une zone environnementale en Allemagne. Enfin, notons qu'une ZAPA implique des aspects antisociaux évidents comme :
- *une discrimination à l'égard des personnes ne pouvant acheter des véhicules neufs, notamment les ménages modestes et les jeunes,*
- *une atteinte aux intérêts de l'économie locale et du tourisme*
- *un coût du remplacement des véhicules pour les acteurs économiques (transporteurs, entreprises, artisans....)*