

La Métropole contre les pauvres, La chronique de Patrick Devedjian, 24 Avril 2019 à 12h45

La mesure visant à interdire certains diesels, injuste pour les plus modestes, est inefficace contre le vrai problème qu'est la pollution, mais elle est de plus inapplicable et la Métropole du Grand Paris n'a ni la compétence juridique pour la prendre, ni les moyens d'y faire face. C'est ce qu'on appelle une politique de posture et qu'il faut simplement qualifier d'hypocrisie



Le fait métropolitain est un phénomène naturel qui concentre et agrège les forces économiques et politiques sur un périmètre restreint ; c'est généralement le fruit d'un long processus historique qui doit tout à la centralisation. Le territoire concerné se caractérise par l'accumulation des richesses, une offre d'emploi plus importante que partout ailleurs, une forte densité urbaine, et en conséquence, une pollution élevée.

New York, l'ensemble qui est de fait le plus attractif du monde, est l'exemple même de ce processus qui s'est développé sans qu'il n'ait été besoin de lui conférer un statut spécifique. Quant au Grand Londres, son organisation sans cesse remaniée démontre que ce n'est pas le statut qui fait l'agglomération. Il est d'ailleurs remarquable que cette concentration provoque l'hostilité du reste du pays et cela n'est pas pour rien dans l'adoption du Brexit, comme le prouve la cartographie du vote.

En France, où est fortement ancrée la conviction que l'on peut changer les réalités en changeant les dénominations, les lois de François Hollande ont institué 22 métropoles statutaires qui veulent magnifier l'urbain ! Cependant, on ne peut s'empêcher de penser que la révolte fiscale des Gilets jaunes est aussi une révolte contre cette primauté conférée à l'urbain.

Usine à gaz. La plus emblématique des métropoles est la Métropole du Grand Paris, considérable usine à gaz, rassemblant 209 délégués choisis parmi les élus municipaux, dépourvue de moyens réels, mais qui, telle la mouche du coche, voudrait faire croire qu'elle organise ce qui la dépasse.

C'est ainsi que le 12 novembre 2018, la Métropole du Grand Paris a délibéré qu'à compter du 1er juillet 2019 une zone de circulation restreinte (ZCR) ou zone à faibles émissions (ZFE) serait instaurée à l'intérieur du périmètre délimité par le 2e périphérique qu'est l'A 86. Cela signifie que les véhicules non classés et classés Crit'Air 5 n'auront plus le droit d'y circuler. Le classement en Crit'Air 5 vise les véhicules diesel dont la première immatriculation est antérieure au 1er janvier 2001, mais les véhicules à essence antérieurs à 1997 sont également interdits, soit environ 5 % des véhicules en circulation, généralement possédés par des personnes aux revenus modestes, qui du fait de la réglementation, ne peuvent même plus revendre leur bien.

La mesure, injuste pour les plus modestes, est inefficace contre le vrai problème qu'est la pollution, mais elle est de plus inapplicable et la Métropole du Grand Paris n'a ni la compétence juridique pour la prendre, ni les moyens d'y faire face. C'est ce qu'on appelle une politique de posture et qu'il faut simplement qualifier d'hypocrisie.

La Métropole du Grand Paris n'a pas de pouvoir de police, pas même pour la circulation, elle n'a pas non plus la compétence transport et pas davantage de compétence en matière de voirie. Elle n'a

d'ailleurs aucun service relatif à ces domaines. Le projet de [loi d'orientation de la mobilité \(LOM\)](#) n'a pas prévu de lui en conférer.

Cette incompétence s'impose tellement que la Métropole du Grand Paris en est conduite à demander à chacune des 79 communes concernées de prendre un arrêté pour mettre en œuvre cette mesure car il s'agit de pouvoir verbaliser les contrevenants par une contravention de la 3e classe.

Labyrinthe. Plusieurs communes et départements ont déjà refusé. Certaines communes ont leur territoire situé de part et d'autre de la A 86 et il n'est pas prévu qu'elles soient traitées d'un seul tenant. Bref, à l'inverse de Paris que le président de la Métropole voudrait imiter, le territoire en question n'est pas homogène et pourrait devenir un véritable labyrinthe pour la circulation des malheureux Crit'Air 5. L'Etat, étrangement muet, s'est bien rendu compte que le projet est inapplicable.

Le refrain connu est « vous n'avez qu'à prendre les transports en commun » : mais la banlieue est beaucoup plus mal servie que Paris intra-muros, le RER fonctionne beaucoup moins bien que le métro et son maillage est très insuffisant, tant que le super métro du Grand Paris Express n'est pas en service, ce qui va prendre au moins une dizaine d'années.

On lance des concours pour construire sur les ponts, faute de terrains disponibles. Les théories publiques préconisent de « construire la ville sur la ville » et les petites villes de province s'anémient tandis que les villages meurent. La Babel moderne est punie de la pollution et ses acteurs cherchent des boucs émissaires chez les plus modestes

La mesure est d'autant plus immorale à l'égard des détenteurs de vieux véhicules diesel que pendant très longtemps l'Etat a incité les automobilistes à privilégier ce carburant au détriment de l'essence, sous l'incitation du lobby des constructeurs automobiles et avec la bénédiction de nombreux écologistes qui aujourd'hui crient haro.

Ce qui est proposé serait en outre, de peu d'effet sur la pollution comme le souligne Airparif dans son étude d'impact. Les poids lourds que le système de livraison rapide conduit à être de plus en plus nombreux, les énormes autocars qui se multiplient avec le développement du tourisme à Paris, les autobus articulés qui bloquent les carrefours, les emprises de travaux interminables qui provoquent des encombrements très polluants... tout cela est bien plus pernicieux que les véhicules visés qui vont de toute façon disparaître rapidement de manière naturelle.

Industries polluantes. Il s'agit, en fait, de faire croire que l'on fait quelque chose alors que la concentration urbaine est le facteur le plus déterminant de la pollution par le chauffage urbain et la présence de l'industrie. Comme le montrent les cartes d'Airparif et de Pré'air, la pollution exceptionnelle de 2015 concernait une bonne partie de la France et le nord-ouest de l'Europe, riche en industries polluantes, on ne sait qui pollue qui et je n'accuserai pas les centrales à charbon allemandes, mais la ZFE semble bien dérisoire.

La petite couronne est le territoire le plus dense de toute l'Europe et tous les plans de l'Etat, mais aussi ceux de la Métropole prévoient de construire davantage sur le même périmètre. Le Conseil d'Etat empêche de protéger les quartiers pavillonnaires, qui restent grâce à leurs petits jardins des réserves de bon air pour tous, les préfets font pression sur les élus pour qu'ils construisent et densifient davantage. On lance des concours pour construire sur les ponts, faute de terrains disponibles. Les théories publiques préconisent de « construire la ville sur la ville » et les petites villes de province s'anémient tandis que les villages meurent. La Babel moderne est punie de la pollution et ses acteurs cherchent des boucs émissaires chez les plus modestes.

Faut-il vraiment croire que ce type de mesure servira à autre chose qu'à donner bonne conscience à quelques « responsables » ? Il y a eu ces jours-ci une pollution importante aux particules fines dans les Côtes d'Armor et le Finistère, due à la conjonction de plusieurs facteurs structurels : des vents qui amènent des pollutions urbaines et industrielles du nord de l'Europe, une pollution agricole locale et les transports, mais certainement pas aux seuls malheureux possesseurs de véhicules non classés ou Critair5. Cette gesticulation est dérisoire et trompeuse sur les vraies causes de la pollution.