



Le trafic routier est la source principale de l'émission des particules fines, devant le chauffage résidentiel au bois et loin devant l'industrie, selon l'association Airparif. LIONEL BONAVENTURE/AFP

## REPÈRES

### LES COMMUNES CONCERNÉES

#### ► Paris.

#### ► Hauts-de-Seine:

Montrouge, Malakoff, Vanves, Issy-les-Moulineaux, Boulogne-Billancourt, Neuilly-sur-Seine, Levallois-Perret, Clichy.

#### ► Seine-Saint-Denis:

Saint-Ouen, Pantin, Le Pré-Saint-Gervais, Les Lilas, Bagnolet, Montreuil, Aubervilliers, Saint-Denis.

#### ► Val-de-Marne:


Vincennes, Saint-Mandé, Charenton-le-Pont, Ivry-sur-Seine, Le Kremlin-Bicêtre, Gentilly.

# 22

### C'est, en euros, l'amende qu'il faudra régler illico

en cas d'infraction, 35 euros au-delà de trois jours.

Un conducteur récalcitrant verra sa voiture immobilisée ou mise à la fourrière.

 SUR LIBÉ.FR

**Interview** «La circulation alternée est une mesure lourde», selon le ministre de l'Ecologie, Philippe Martin.

Arnaud Gossement, avocat spécialisé en droit de l'environnement :

## «Il faut modifier notre rapport à la voiture et jouer sur la fiscalité»

L'avocat Arnaud Gossement, spécialisé en droit de l'environnement, insiste sur la nécessité d'adopter des mesures préventives de long terme pour lutter contre la pollution de l'air.

### La circulation alternée est-elle efficace ?

A très court terme, elle est indispensable. Quand elle a été testée en 1997, avec 20% de voitures en moins à Paris, la pollution avait baissé. En 1996, quand est passée la loi Laure sous le gouvernement Juppé – pas la première loi sur l'air mais celle qui s'applique toujours aujourd'hui –, il y avait un consensus droite-gauche général. Des Verts au PS en passant par le RPR, tout le monde disait qu'en cas

de pic de pollution, la circulation alternée était la mesure la plus efficace à court terme. Ce consensus s'est fissuré, et cette mesure apparaît écologiste. Depuis 2009 et le reflux de l'écologie en France, le clivage est à nouveau plus net. Avant, on disait : «On peut être écolo, qu'on soit de droite ou de gauche». Aujourd'hui, quand une mesure est étiquetée écolo, elle suscite des réactions un peu primaires, notamment à droite. **Serait-ce une sorte de «pollutoscepticisme», lié à la montée du climatoscepticisme ?**

On voit cela sur Twitter. Il y a une récupération de ce pic de pollution pour imposer une certaine conception de la transition énergétique sur le mode «ce n'est pas le modèle allemand, c'est-à-dire la sortie du nucléaire, mais au contraire le renforcement de la part du nucléaire, la lutte contre les énergies renouvelables...» C'est amusant, car c'est complètement à côté de la plaque. Sauf si demain on avait la possibilité de faire en

sorte que tous les véhicules soient électriques, le nucléaire n'est pas la solution contre le pic de pollution aux particules.

### On peut comprendre que la classe politique rechigne à prendre une mesure pénalisant les plus modestes...

La chose à laquelle on n'a absolument pas pu toucher lors du Grenelle de l'environnement, ce n'est pas le nucléaire, mais la voiture. A l'époque, certaines associations proposaient de limiter la vitesse sur l'autoroute. On nous a

opposé un sondage qui disait, en substance : «Les Français sont prêts à tout en matière d'écologie, sauf sur la voiture.» Ce culte est très fort. Ensuite, 70% des immatriculations en France concernent des véhicules diesels, cela ne concerne donc pas que les gens modestes. Après, que ce soient eux qui aient besoin de faire les temps de parcours les plus longs pour aller travailler, certes. Mais c'est justement là que l'on voit que les mesures d'urgence ne sont pas suffisantes. La circulation alternée est une mesure lourde, c'est vrai, pas facile à mettre en place, ni financièrement ni sociologiquement. Elle a un coût très élevé, qu'il faut toutefois mettre en regard avec les dépenses accrues de santé publique liées à la pollution. Mais à moyen et long terme, cette solution est insuffisante.

### Quelles seraient les mesures de fond à adopter ?

Tout le monde les connaît. Le problème, c'est qu'elles sont assez compliquées et longues à mettre en place. Il faut d'abord une politique de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire,



LAURENT TROUDE

pour réduire les distances domicile-travail. Ensuite, il faut modifier notre rapport à la voiture : penser usage plutôt que propriété, développer le covoiturage. Il faut aussi jouer sur la fiscalité. Juridiquement, c'est ultra simple à mettre en place. Un rattrapage de la fiscalité diesel sur la fiscalité essence, c'est un minimum minimorum. Ce qui serait encore mieux, c'est une fiscalité écologique d'ensemble, par exemple la contribution climat énergie qui permet une redistribution sociale vers les plus modestes via, notamment, les chèques verts. L'écotaxe, elle, permet de financer les transports alternatifs. Enfin, il faut rouvrir le débat sur les péages urbains, une mesure trop vite enterrée. De grandes métropoles le font, et ce n'est pas négatif pour les plus modestes.

**Pourquoi, alors, cette frilosité politique ?** Je connais un certain nombre de personnes au PS qui ont compris les enjeux. S'il était possible de faire plus, ils le feraient. Mais le ministre de l'Ecologie, Philippe Martin, doit obéir à une discipline gouvernementale très complexe, avec notamment un Arnaud Montebourg qui sort du bois dès qu'on touche à l'industrie automobile. Les sujets écologiques sont souvent préemptés par d'autres ministères, voire par Matignon. Il y a les plans industriels de Montebourg, le préjudice écologique chez Christiane Taubira... Le verre à moitié plein, c'est de dire «tout le monde s'intéresse à l'écologie». Celui à moitié vide, c'est de dire que c'est pour déshabiller le ministre de l'Ecologie et en montrer l'inutilité.

Recueilli par C.Lo et C.Sc.