

Montreuil, le 5 février 2015

Lettre ouverte à Madame Anne HIDALGO
Maire de PARIS

Madame la Maire,

Permettez-moi par la présente, de vous solliciter sur un sujet qui nous tient à cœur autant qu'à vous : la lutte contre la pollution de l'air. Notre fédération était à la réunion du comité deux roues motorisés du 27 janvier et j'ai lu l'article du Monde du 29 suivant, dans lequel vous déclarez : « Il ne s'agit pas d'empêcher de circuler, mais de permettre de circuler sans polluer ».

Nous ne contestons pas la réalité de l'exposition quotidienne à cette pollution en Ile-de-France, qui ne s'arrête pas au périphérique parisien. Néanmoins, elle se compose d'éléments variés, dont il me paraît important de situer la source afin de prendre des mesures adaptées et qui auront un réel impact.

Si l'on note effectivement une amélioration des émissions polluantes depuis 10 ans, la part importante du diesel dans le parc français a freiné notablement cette amélioration.

Souvent cité en référence, car ayant déclenché la mise en place de la circulation alternée le 17 mars 2014, il apparaît que dans ce cas de pollution aux particules fines (PM2,5) ces particules ne provenaient qu'en faible partie du transport routier, et d'une part infinitésimale des deux-roues motorisés qui je tiens à le souligner ne roulent pour aucun d'entre eux au diesel... cf. annexe 1.

Suite à cet épisode, par un arrêté du 26/03/14, le gouvernement a unifié au niveau national les règles de déclenchement des procédures préfectorales en cas d'épisode de pollution de l'air ambiant aux particules fines (PM10), au dioxyde d'azote (NO2) et à l'ozone (O3).

En ce qui concerne le dioxyde d'azote, les valeurs limites ne devraient plus être dépassées... certes, mais agiter le chiffon rouge de la Cour Européenne de justice est un peu réducteur, cf. annexe 2. Là encore, la proportion due à la part de la circulation des deux-roues motorisés est réduite alors qu'il a été démontré que l'adoption des filtres catalysés sur les voitures a provoqué une augmentation d'émission de dioxyde d'azote !

Fédération Française des Motards en Colère

Antenne Paris Petite Couronne (PPC) – 8 rue Jean-Jacques Rousseau, 93100 MONTREUIL
info@ffmc75.net – www.ffmc75.net – Facebook : Ffmc Ppc

Bien qu'ayant connu une augmentation de leur parc de 5 % par an depuis 10 ans, la part des deux-roues motorisés ne représente que 1,4 % dans le nombre de déplacements quotidiens urbains d'Ile-de-France et donc une cause de pollution infime. Néanmoins, cette mesure impactera un nombre important de personnes n'ayant pas d'alternatives simples de déplacements, cf. annexe 3.


De plus, s'il s'agit de considérer les deux-roues motorisés antérieurs à 2000 pour juillet 2016, dans la classification proposée, il s'agira en 2020 d'interdire à la circulation, ceux antérieurs à juillet 2015...

Quant à l'interdiction de circuler pour cette catégorie de véhicules dans les périodes de forte congestion alors qu'ils contribuent de fait à la fluidité du trafic et au désengorgement des transports en communs dans ce qui serait des périodes de circulation restreinte... la logique, fait que bon nombre de capitales européennes les a effectivement exclus de cette contrainte. Considérer les deux-roues motorisés au même titre que les voitures sous couvert d'égalité, montre d'un point de vue écologique une réelle méconnaissance des réalités et un amalgame de « principe » comme l'a spécifié M. Najdovski lors du comité.

Par ailleurs, j'attire votre attention sur le fait que la majorité des motos et scooters, qu'ils soient millésimés d'avant ou après 2000, consomment en moyenne 4 litres aux 100 kilomètres. Qu'aucun d'entre eux, ne fonctionne au Diesel. Que de par leur faible encombrement et leur mobilité, le temps de trajet pour le même parcours, est bien inférieur à celui d'une automobile et que le taux d'occupation d'un deux-roues motorisé est de minimum 50% et bien souvent porté à 100 %, alors qu'il est fréquent en usage urbain de voir des voitures comprenant de 4 à 7 places occupées par leur seul conducteur. Plus généralement, que ce soit pour les usagers de deux ou quatre roues motorisés, les mesures annoncées, auront un impact social négatif, conséquent...

Avec vous à sa tête, nous espérons encore que Paris s'engagera aujourd'hui pour relever le défi d'une capitale capable de gérer à la fois son dynamisme commercial et économique, son égalité sociale, sa richesse touristique et culturelle, ses ambitions écologiques dans une concertation constructive avec l'ensemble des usagers Franciliens, tout en considérant que le deux-roues motorisé, n'est pas un problème, mais une réelle solution et une plus-value apporté au problème de circulation urbaine

Dans cette attente, je vous prie d'agréer, Madame la Maire, l'expression de mes salutations respectueuses.



Jean-Marc BELOTTI
Coordinateur

Annexes et sources :

1) La majorité des particules fines mesurées du 7 au 14 mars 2014, en région parisienne étaient secondaires, c'est à dire formée dans l'atmosphère à partir de gaz dit précurseurs, dont principalement le nitrate d'ammonium (51 % des PM2,5 mesurées) émis par les activités agricoles (97 % des émissions annuelles en 2011). Les PM2,5 dues à la combustion de dérivés du pétrole, dont le transport routier n'est qu'une partie – et les émissions dues au diesel la principale - ne représentaient que 11 %, derrière la combustion de la biomasse pour 15 % (chauffage au bois et brulage des déchets verts) et les matières organiques pour 12 % (COV). Source : Etude LSCE (laboratoire des sciences du climat et de l'environnement) caractérisant en temps réel la pollution en Ile-de-France – www.cea.fr/recherche-fondamentale

2) Dans son arrêt du 19/11/14 (affaire C-404/13 concernant le Royaume-Uni) la cour de justice de l'Union Européenne (CJUE) souligne que, en ce qui concerne le dioxyde d'azote, les valeurs limites ne peuvent pas être dépassées, ce qui correspond à une obligation de résultat... et ce théoriquement depuis le 1er janvier 2010, prolongé pour 5 ans pour les Etats en ayant fait la demande pour des zones et agglomérations difficiles et à condition d'avoir proposé un plan relatif à la qualité de l'air. Or, la France n'a adressé cette demande officielle de report qu'en mars 2012... et sans aucune projection chiffrée des émissions ! Ce report a donc été refusé, et la commission européenne a engagé un recours devant la CJEU. Source : article Philippe Collet du 4/3/13 www.actu-environnement.com et CP N°153/2014 www.legifrance.gouv.fr

3) Bilan de la qualité de l'air en France en 2013 et principales tendances observées sur la période 2000-2013.