

La prohibition des deux-roues motorisés à Paris : une question de santé publique ?

En février 2015, le Conseil de Paris a approuvé un “plan de lutte contre la pollution atmosphérique liée au trafic routier” qui répond à une exigence européenne, tout en présentant des modalités tout à fait originales. Dans leur directive 2008/50/CE, laquelle a comme objet de “réduire la pollution à des niveaux qui en minimisent les effets nocifs sur la santé humaine”, les institutions européennes définissent en effet un certain nombre de normes relatives aux polluants atmosphériques les plus fréquents, et notamment, pour se limiter aux plus courants et aux mieux mesurés, les particules fines, l’ozone et les oxydes d’azote. Respecter ces normes passe par la délimitation d’entités géographiques équipées de stations de contrôle ; lorsque celles-ci relèvent des concentrations de polluants supérieures aux normes, des “plans relatifs à la qualité de l’air” doivent être mis en place, afin de réduire la pollution au niveau réglementaire.

Dans ce but, nombre de pays européens, tels l’Allemagne dès 2008, ont mis en place des zones à faibles émissions ; dans une étude¹ datant de juin 2014, l’Agence de l’Environnement et de la Maîtrise de l’Énergie dresse un premier bilan de certaines d’entre-elles. En France, l’échec des ZAPA,² les zones d’action prioritaires pour l’air finalement abandonnées en 2012, explique en partie le retard pris dans l’observation des impératifs européens, ce pourquoi la Commission européenne a ouvert une procédure qui l’a conduite, en mai 2011, à engager des poursuites devant la Cour de justice pour « *non-respect des valeurs limites de qualité de l’air applicables aux particules en suspension connues sous le nom de PM10* »³. À ce jour, seul ce polluant fait l’objet d’une telle procédure ; et, au total, huit États membres dont l’Autriche, la Belgique et le Danemark ont reçu des avertissements de la part de la Commission.

Pour se conformer à ses obligations, la France a donc développé le concept de « zone à circulation restreinte ». Paris sera la première commune à mettre en œuvre un tel dispositif, qui a comme caractéristique singulière de réserver aux deux-roues motorisés un traitement particulièrement strict. Le plan adopté par le Conseil de Paris prévoit en effet que, au 1er juillet 2016, les propriétaires d’un véhicule de ce type mis en service avant le 1er juin 2000 seront bannis du territoire municipal du lundi au vendredi. Très rapidement, l’interdiction sera étendue à des motocycles plus récents, jusqu’à prohiber en 2020 tous ceux qui ne répondront pas à la norme Euro 4, entrée en vigueur en janvier 2016. Un tel dispositif paraît d’autant plus surprenant qu’il s’adresse à une catégorie de machines où la motorisation diesel, cible essentielle de ces politiques restrictives, est, et a toujours été, inexistante. Cet article va donc tenter de déterminer en quoi la prohibition des deux-roues motorisés peut bien améliorer la qualité de l’air, avant de s’interroger sur les raisons réelles d’une mesure dont on verra qu’elle a bien peu à voir avec la santé publique.

les deux-roues motorisés et la pollution

Puisque les moteurs thermiques qui propulsent les deux-roues motorisés brûlent seulement de l’essence, les normes qu’ils doivent respecter ne s’intéressent pas aux particules fines ca-

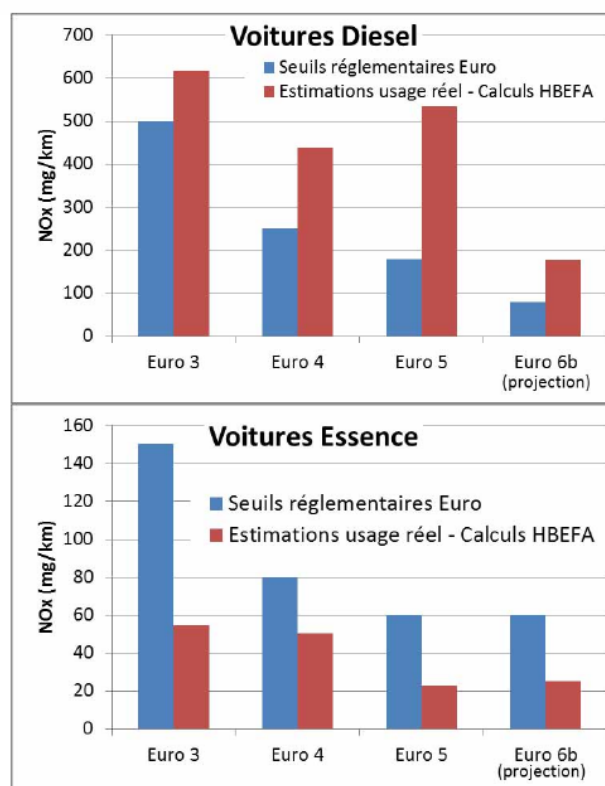
1. *Les zones à faibles émissions (Low Emission Zones) à travers l’Europe : déploiement, retours d’expériences, évaluation d’impacts et efficacité du système*, ADEME, Service évaluation de la qualité de l’air, juin 2014

2. Olivier Coppiters et Wallant, *Zones d’actions prioritaires pour l’air (ZAPA) – Synthèse des études de faisabilité réalisées par sept collectivités françaises*, ADEME, 2014

3. http://europa.eu/rapid/press-release_IP-11-596_fr.htm

ractéristiques des motorisations diesel, pour ne cibler qu'une seule catégorie de polluants, les oxydes d'azote *alias* NOx.⁴ La rigueur oblige à préciser que ces émissions de particules fines, négligeables sur les moteurs quatre temps, le sont beaucoup moins sur un autre type de propulseur qui a connu, durant les années 1970, une certaine importance dans l'univers motocycliste mais a aujourd'hui, sauf sur certains cyclomoteurs, presque totalement disparu, le deux-temps. Exception dans la catégorie des motocyclettes légères, la Vespa PX, apparue en 1977 et dont la fabrication a été interrompue en 2007, sera de nouveau commercialisée en 2011 dans une version respectant les normes Euro 3.

En d'autres termes, évaluer la contribution des motos à la production de polluants réglementés se limite à estimer la part qui est la leur dans les seules émissions d'oxydes d'azote. Même s'il ne traite que des automobiles, un document de l'ADEME apporte en la matière des éléments intéressants, notamment en ceci qu'il montre, là aussi, à quel point le diesel pollue bien plus que l'essence :



Comparaison entre les seuils réglementaires Euro¹⁸ et les émissions calculées en usage réel suivant la méthode HBEFA¹⁷, de l'évolution dans le temps des émissions de NOx des voitures Diesel et essence.

FIGURE 1 – Les émissions d'oxydes d'azote des véhicules légers - source : *Émissions de particules et de NOx par les véhicules routiers, Avis de l'ADEME, juin 2014*

L'Agence compare en effet les normes que sont supposés respecter les constructeurs avec des mesures en usage réel, effectuées selon une méthodologie développée à l'origine par les agences de protection de l'environnement germaniques.⁵ On le constate, pour une norme comme l'actuelle Euro 5, les exigences sont bien moins strictes pour le diesel, autorisé à rejeter 180 mg/km d'oxydes d'azote, que pour l'essence, qui a droit à trois fois moins, soit 60 mg/km. Mais en usage

4. On distingue le monoxyde d'azote, de formule chimique NO, et le dioxyde d'azote, NO₂

5. <http://www.hbefa.net/e/index.html>

réel, les différences sont autrement plus significatives, puisque les émissions des véhicules légers à essence ne dépassent guère 20 mg/km, contre plus de 500 pour leurs équivalents diesel. En somme, une seule automobile diesel pollue autant que vingt-cinq automobiles à essence.

De plus, les émissions d'oxydes d'azote des diesel augmentent avec le passage de la norme Euro 4 à Euro 5, quand bien même celle-ci serait, par définition, plus sévère. C'est que, comme le note l'ADEME, « *il est toutefois difficile de maîtriser simultanément les niveaux d'émissions de particules et de NOx pour les véhicules Diesel. La formation de ces deux polluants dépend, en effet, de la qualité de la combustion. Diminuer les émissions de particules en brûlant mieux le carburant se traduit par une augmentation des oxydes d'azote. Inversement, réduire les oxydes d'azote à la source suppose une dégradation de la qualité de la combustion, qui s'accompagnera alors de la formation de particules en plus grande quantité.* » La publication de l'Agence montre par ailleurs que, plus d'un an avant le « scandale Volkswagen », l'incapacité croissante des moteurs diesel à respecter les normes d'émissions d'oxydes d'azote était un fait connu, et documenté.

Ainsi, le rôle prépondérant que joue la motorisation diesel dans les émissions de polluants ne se limite pas aux seules particules fines. Dans ce même document, l'ADEME donne une estimation au niveau national de la part du trafic routier dans les émissions d'oxydes d'azote. En 2011, celle-ci s'élève à 56 % ; à lui seul, le diesel représente 89 % de cette proportion. On en conclura alors que les véhicules à essence ne représentent que 6 % des émissions totales de ce gaz. Reste à estimer la part des deux-roues motorisés dans cette pollution, laquelle ne peut, faute par exemple de données sur le parc des véhicules et leur usage, être précisément établie.

Seuls les chiffres des immatriculations annuelles peuvent être mis ici à profit : en s'aidant des statistiques⁶ ministérielles, on retiendra le chiffre de 600 000 véhicules légers à essence, et de 180 000 motocycles et tricycles commercialisés chaque année. Impossible, faute de détails, de connaître la répartition géographique de ces ventes. Impossible également de tenir compte d'un véhicule dont on ne sait à peu près rien, le cyclomoteur. Mais en imaginant que les deux-roues motorisés représentent au pire 3 % des émissions totales de dioxydes d'azote, on donne une estimation plausible. En d'autres termes, une prohibition même intégrale de ce mode de transport n'aurait aucun effet significatif sur ce type de pollution, laquelle, de plus, doit être évaluée et dans son ampleur, et dans son historique.

Car les politiques de réduction de la pollution atmosphériques mises en place depuis plus de vingt-cinq ans ont eu des effets indéniables, dont témoignent les séries historiques que publie l'Agence Européenne de l'Environnement. Le dernier rapport⁷ que celle-ci consacre à la France montre à quel point, depuis 1990, la qualité de l'air s'est améliorée : le plomb a disparu, les émissions annuelles de dioxyde de soufre ont diminué de 82 %, les composés organiques volatils ont régressé de 73 %, les particules PM_{2,5} de 56 %, les oxydes d'azote de 47 %.

Le seul polluant mesuré dont les valeurs restent stables est l'ammoniac, lequel provient à 97 % de l'agriculture. Et cette évolution se retrouve dans les statistiques régionales d'AIRPARIF, l'organisme en charge de mesurer la qualité de l'air en Île-de-France. Son dernier bilan,⁸ pour moitié consacré à la longue énumération des polluants qui ne dépassent plus les normes, confirme ces tendances nationales : le plomb n'est plus mesuré à proximité du trafic, le niveau de soufre si bas qu'il en devient indétectable, les concentrations de benzène et de monoxyde de carbone sont jusqu'à quatre fois inférieures aux limites légales, et même l'ozone ne pose guère problème que dans les zones rurales. Ce bilan, en somme, montre à quel point des mesures autoritaires comme les restrictions de circulation n'ont jamais été aussi peu nécessaires.

Les données qu'AIRPARIF publie permettent par ailleurs de recenser les épisodes de pollution qui se produisent lorsque les niveaux mesurés excèdent les seuils réglementaires. L'instrumen-

6. <http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/donnees-densemble/1869/873/memento-statistiques-transports.html>

7. Air pollution statistical fact sheet 2014 - France, European Environment Agency 2014

8. Surveillance et information sur la qualité de l'air en Île de France, bilan année 2015, AIRPARIF, avril 2016

talisation à laquelle se livre la mairie de Paris en confondant systématiquement ces épisodes sous l'appellation uniforme de « pic de pollution » contraint à rappeler que, conformément à la réglementation européenne dont on trouve un résumé sur le site d'AIRPARIF,⁹ on distingue seuil d'information, lequel entraîne la diffusion d'informations destinées « aux catégories de la population particulièrement sensibles » et seuil d'alerte, qui autorise seul l'édiction de mesures restrictives, en matière de circulation automobile par exemple. Or, pour les oxydes d'azote, la situation depuis le début du siècle se trouve exposée dans l'histogramme suivant :

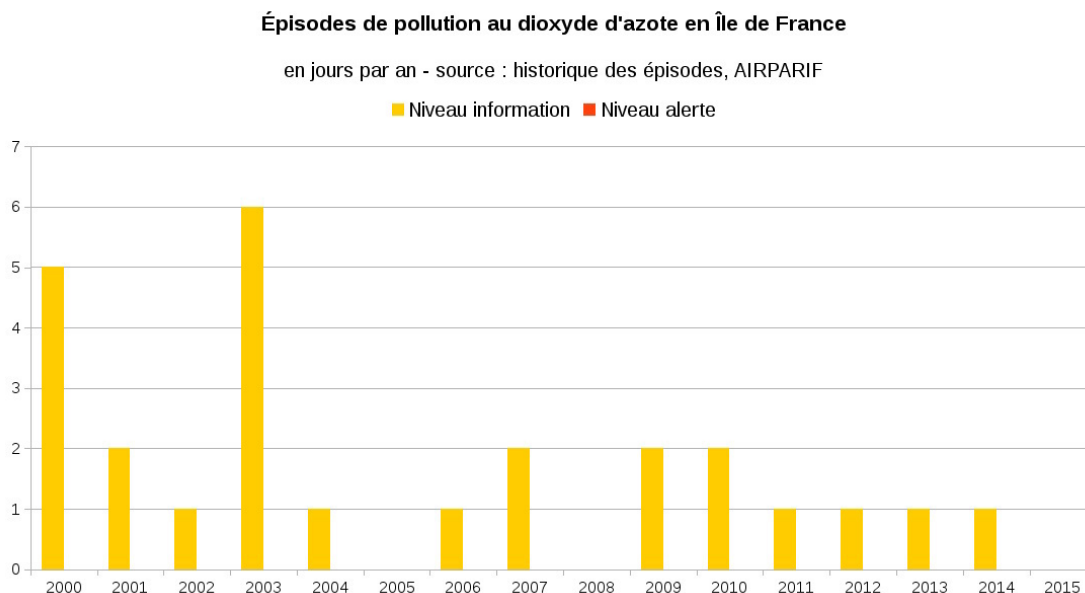


FIGURE 2 –

On le constate, à la principale exception de l'année caniculaire de 2003, le seuil d'information est rarement atteint, et au plus un jour par an depuis 2011. Quant au seuil d'alerte, il ne l'est jamais, la dernière alerte à la pollution aux oxydes d'azote en Île-de-France s'étant produite en 1997, voilà presque vingt ans.

Il semble donc de plus en plus difficile de trouver une justification à la prohibition des véhicules à essence. Celle-ci, en fait, ne trouve qu'un seul point d'appui réglementaire. En plus des seuils d'information et d'alerte dont on a déjà parlé, la directive 2008/50/CE impose le respect d'une moyenne annuelle pour les émissions de dioxyde d'azote, en l'occurrence $40\mu\text{g}/\text{m}^3$. La carte ci-dessous, tirée du rapport global 2015 de l'Agence Européenne de l'Environnement, indique par des points rouges les zones urbaines dont les niveaux sont excessifs :

9. <http://www.airparif.fr/reglementation/episodes-pollution>

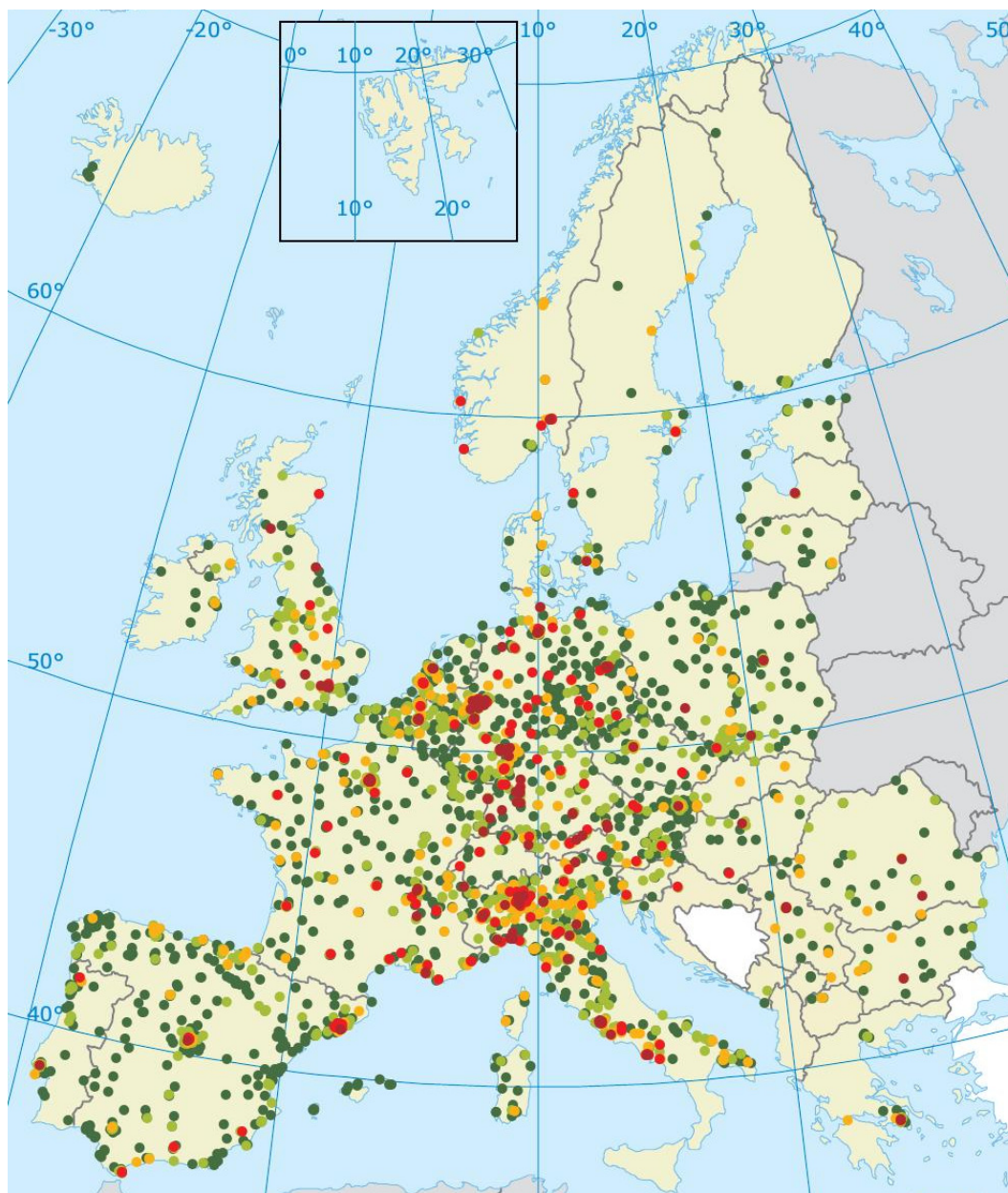


FIGURE 3 – Les émissions de dioxydes d'azote dans les villes européennes - *source : Air quality in Europe, 2015 report, Agence Européenne de l'Environnement*

On s'en rend aisément compte, rigoureusement aucune métropole européenne ne respecte ce plafond, pas même Copenhague, Stockholm ou Göteborg, et pas plus Amsterdam ou Oslo, toutes villes pourtant présentées comme exemplaires dans leur politique de lutte contre l'automobile. La directive européenne devant s'appliquer dans toutes les zones urbaines de plus de 250 000 habitants, elle concerne en France 17 villes soit, par ordre décroissant de taille, Paris, Lyon, Marseille, Toulouse, Bordeaux, Nice, Strasbourg, Rennes, Grenoble, Rouen, Toulon, Montpellier, Tours, Clermont-Ferrand, Metz, Nîmes et Poitiers. En Italie, en jugeant d'après la carte de l'AEE, plus de trente agglomérations sont en cause ; en Allemagne, plus de cinquante.

À l'opposé des mises en scène dramatiques auxquelles participent aussi bien la mairie de Paris que le ministère de l'Environnement, la pollution de l'air par les oxydes d'azote, la seule à laquelle les motocycles contribuent dans une proportion dont on a vu à quel point elle était minime, n'a rien d'alarmant, et, sur ce point, la France se distingue plutôt favorablement de nombre de ses voisines. Aussi faut-il s'interroger sur le processus proprement sociologique qui a permis la construction des justifications visant à pénaliser ce moyen de transport, et à le faire avec une sévérité sans équivalent.

pollution et espérance de vie

Les organismes internationaux tels l'OMS et l'AEE, le ministère de l'Environnement, la grande presse, les responsables politiques diffusent depuis fort peu de temps des avertissements incessants au sujet du risque que représente la qualité pourtant en constante amélioration de l'air. Celle-ci aurait des conséquences sanitaires néfastes, lesquelles sont résumées par un chiffre si monstrueux, si définitif, si péremptoire et tellement ressassé qu'il n'accepte aucune contestation : en France, les particules fines causent 42 000 décès prématurés par an. La tâche du sociologue, malgré tout contraint de se lancer sur la piste d'une telle affirmation, celle aussi d'une journaliste comme Audrey Garric qui, dans un article¹⁰ disponible sur le site du journal Le Monde et datant de mars 2013, a vainement tenté d'en découvrir l'origine, s'annonce donc longue et délicate. Elle est, de plus, inappropriée, puisque cet article ne traite que de ce qui concerne les motocycles, à savoir les oxydes d'azote. Tout au plus peut-on s'étonner de l'emploi de cette notion de mort prématurée, que l'INSEE définit comme un décès survenant avant l'âge de 65 ans.

En fait, l'Agence Européenne de l'Environnement, qui diffuse ce genre d'estimation, en fournit une toute autre définition, parlant de mort prématurée lorsque « *une personne décède avant d'atteindre un certain âge. Typiquement, cet âge est celui de l'espérance de vie moyenne (...)* » (Air quality in Europe, 2015 report, AEE, p. 42-45). Cette définition relativiste, variable selon les époques, les pays et les sexes, semble s'incarner dans un raisonnement qui relève d'une logique plutôt frustrée, puisqu'il impute à chaque écart négatif par rapport à un niveau de pollution considéré comme sans danger une certaine perte d'espérance de vie. Naturellement, une analyse détaillée de ce procédé dépasse et le modeste objet de cet article, et les capacités du sociologue.

Mais on peut toutefois, à titre d'exercice, se livrer à une petite discussion à ce sujet. Si la pollution atmosphérique cause un si grave problème de santé publique et provoque tellement de morts, ses effets doivent se manifester d'autant plus clairement dans les statistiques de mortalité et d'espérance de vie que celles-ci fournissent la matière des modèles de l'AEE. Et les fortes disparités géographiques, évidentes dans la carte reproduite plus haut, laquelle montre à quel point il vaut bien mieux vivre sur une île bretonne ou en baie de Somme qu'à Paris, Lyon ou Marseille, ne peuvent échapper à l'analyse, pour peu que l'on dispose de la série statistique appropriée.

Or, il se trouve que l'INSEE diffuse une série de ce type, qui détaille l'espérance de vie à la naissance ventilée par département. Si le cadre reste un peu grossier puisqu'il n'existe pas de département exclusivement urbain en dehors de Paris, ses données sont malgré tout significatives. En ne prenant en compte que les hommes, chez lesquels ce facteur est bien plus critique, l'INSEE montre que l'écart d'espérance de vie entre les départements le mieux et le plus mal classés atteint presque six ans. Grâce à cette série, on a pu établir l'histogramme qui suit, limité, pour des raisons de lisibilité, aux 36 premiers départements ; et, intuitivement, on imagine que Paris, mais aussi les départements métropolitains comme le Rhône ou les Bouches-du-Rhône devraient se trouver en queue de classement :

10. http://www.lemonde.fr/planete/article/2013/03/06/particules-fines-vraiment-42-000-morts-par-an-en-france_1842963_3244.html

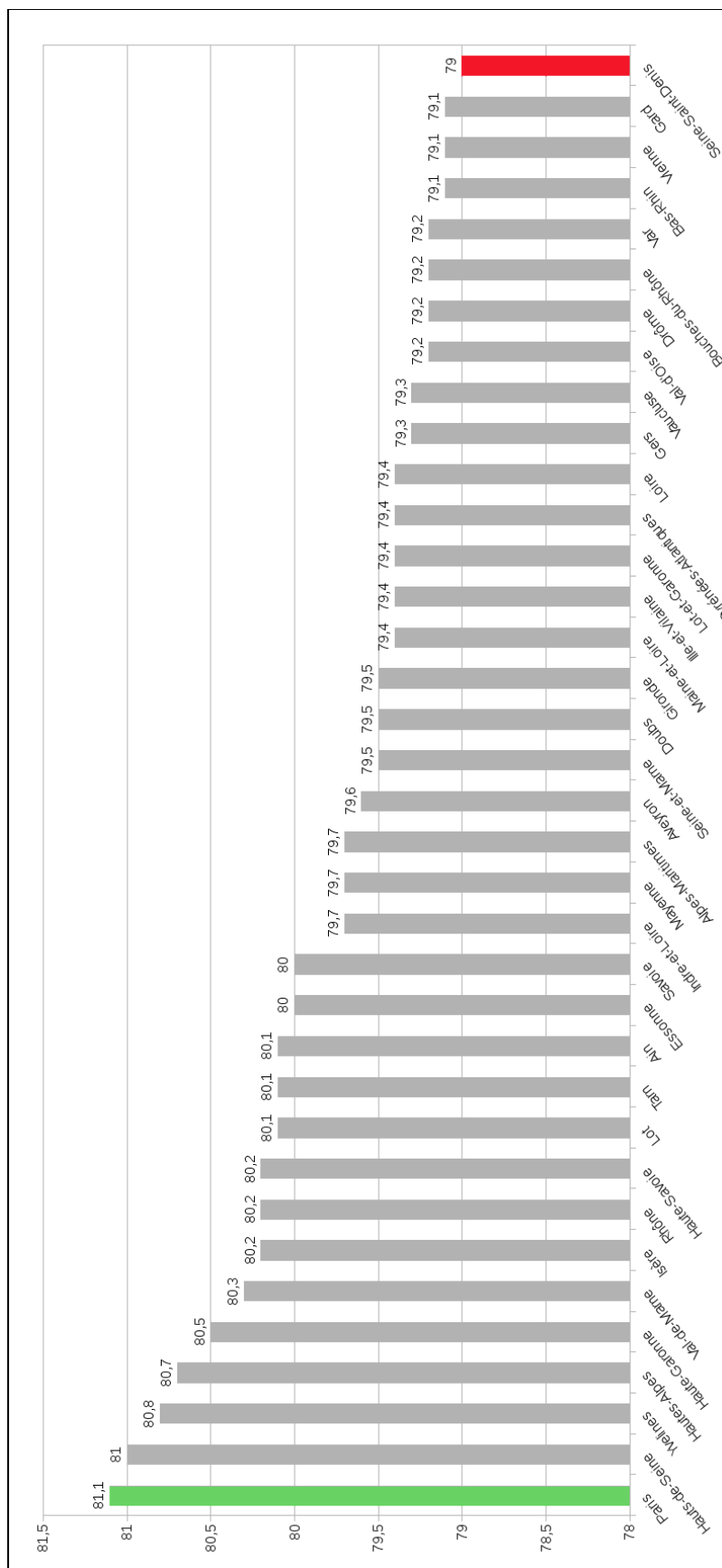


FIGURE 4 – Espérance de vie à la naissance des hommes par département, 2013, en années -
 source : INSEE

Fort éloigné d'une telle intuition, le classement n'étonnera que les naïfs. Car le département métropolitain où les hommes connaissent l'espérance de vie la plus longue, précisément, c'est Paris, immédiatement suivi de deux départements de l'ouest de l'Île-de-France, les Hauts-de-Seine et les Yvelines. La Haute-Garonne et Toulouse, l'Isère et Grenoble, le Rhône et Lyon, les Alpes-Maritimes et Nice, la Gironde et Bordeaux et même les Bouches-du-Rhône avec Marseille, toutes métropoles qui dépassent la norme annuelle pour les oxydes d'azote, sont également bien classés, mieux en tout cas que la Seine-Saint-Denis, dernier département d'Île-de-France, limitrophe de Paris et donc soumis, avec moins d'intensité en raison de son urbanisme plus lâche, au même régime de pollution. Dans le palmarès de l'espérance de vie masculine, la Seine-Saint Denis se place en 36e position ; derrière suivent donc soixante départements métropolitains, dont les plus mal classés se situent sur la frange nord-ouest du pays, du Nord au Morbihan. Ainsi, à Calais, un homme vit en moyenne près de six ans de moins qu'un parisien, à Saint-Brieuc, un peu plus de quatre ans.

Rien, ici, ne devrait surprendre. Comme le rappelle Nathalie Blanpain,¹¹ les inégalités face à la mort sont avant tout sociales : à 35 ans, un cadre peut espérer vivre près de sept ans de plus qu'un ouvrier. Et, on le sait, en Île-de-France, le premier se trouvera en bien plus grand nombre à Paris que dans la Seine-Saint-Denis voisine. Mais ces inégalités tiennent aussi à une multitude de facteurs, tels l'accès aux soins, bien plus aisé au cœur d'une grande ville que sur une île bretonne. Inévitablement bruyantes et polluées, les métropoles sont tout aussi fatalement dotées de services qui font cruellement défaut ailleurs, lesquels font plus que compenser ces inconvénients. Si, pour reprendre le raisonnement de l'AEE, la pollution génère pour les citoyens quelques mois de vie en moins, nombre d'autres facteurs que l'on évite soigneusement de prendre en compte apportent, eux, des années en plus.

Laissant de côté les modèles de l'AEE pour s'intéresser à la réalité statistique des décès, on ne peut conclure autrement qu'en constatant l'impossibilité de démontrer par ce biais l'influence de la pollution atmosphérique sur l'espérance de vie. Les citoyens semblent vivre fort longtemps, et bien plus que nombre de campagnards, dans un tel environnement, et vivre d'autant mieux que l'urbanisation est dense. Si les effets des particules fines, ce polluant qui concentre toutes les inquiétudes, n'apparaissent même pas dans les dénombrements de la mortalité, on imagine combien l'influence des oxydes d'azote doit être infinitésimale, et plus encore lorsque ceux-ci sont émis par des moteurs à essence.

Fort logiquement, ces derniers ne sont, le plus souvent, l'objet d'aucune prohibition en Europe, les zones à circulation restreinte visant quasi-exclusivement les moteurs diesel, en particulier ceux des véhicules lourds. Dans cet ordre d'idées, l'Allemagne présente l'exemple d'une politique plus restrictive, mais adaptée aux réalités, que l'ADEME¹² résume dans son étude : les véhicules de collection et les motocycles et tricycles sont exemptés de toute restriction, les automobiles à essence ne sont pas pénalisées si elles ont été immatriculées après le 1er janvier 1993, et seuls les véhicules diesel, lourds comme légers, subissent des contraintes d'autant plus fortes qu'ils sont anciens.

Même si, pour l'heure, on attend toujours leur traduction réglementaire, les choix annoncés par la mairie de Paris aussi bien que par le ministère de l'Environnement se distinguent triplement d'une position rationnelle de ce genre, en ce sens qu'ils édictent une prohibition pour les motocycles, une prohibition qui concerne un nombre considérable de conducteurs et dont, de plus, en très peu de temps, la sévérité va s'accroître. Ainsi la mairie de Paris prévoit-elle d'interdire dès juillet 2016 aux motocycles immatriculés avant le 1er juin 2000 l'accès à la capitale ; son plan de marche vise par ailleurs à étendre progressivement ces restrictions au point que, en 2020, tous les deux-roues entrés en service avant le 30 juin 2015, soit, simplement, la quasi-totalité du

11. Nathalie Blanpain, *L'espérance de vie s'accroît, les inégalités sociales face à la mort demeurent*, INSEE Première N°1372, octobre 2011

12. *Les zones à faibles émissions (Low Emission Zones) à travers l'Europe : déploiement, retours d'expériences, évaluation d'impacts et efficacité du système*, p.21

parc actuel, seront prohibés. Adeptes de la surenchère, le ministère de l'Environnement va encore plus loin puisqu'il annonce une nouvelle classification des véhicules qui rejette dans les limbes du non-classé, donc interdit d'office, tous les motocycles immatriculés avant le 1er janvier 2007.

qui va payer ?

La disproportion vertigineuse entre, d'une part, cette volonté sans équivalent en Europe de priver les citoyens de leur moyen de transport, et de le faire sans leur offrir l'ombre d'une compensation, et, de l'autre, l'absence de justification tant réglementaire que sanitaire à la prohibition des motorisations à essence, et a fortiori des motocycles, ouvre sur deux questions distinctes. Dans un premier temps, il convient de comprendre pourquoi le véhicule à moteur thermique le mieux adapté aux déplacements urbains se trouve ainsi si mal traité.

Une étude publiée en 2012 par l'Atelier Parisien d'Urbanisme,¹³ qui détaille quelques scénarios visant à la création de zones à circulation restreinte montre, avec une remarquable candeur, que c'est précisément cette propriété qui pose problème. La politique de lutte contre l'automobile mise en place à Paris à partir de 2001 a provoqué un report modal significatif vers les deux-roues motorisés, lesquels ont permis aux parisiens comme aux banlieusards de ne pas voir leur temps de trajet pénalisé par les obstacles dressés sur leur chemin. Dans une ville où les seuls modes de déplacements agréés sont la marche, le vélo et les transports en commun, il s'agit, explicitement, de combattre ce choix, et donc de passer d'une stratégie en quelque sorte passive, avec des obstacles aménagés dans la voirie de façon à contraindre et restreindre la circulation des véhicules individuels, à une stratégie active, celle de leur simple interdiction.

Or, dans une publication¹⁴ certes relativement ancienne, l'APUR expose de manière particulièrement expressive les profondes inégalités que génère l'actuel réseau parisien de transports en commun, à l'aide de la carte reproduite ci-dessous :

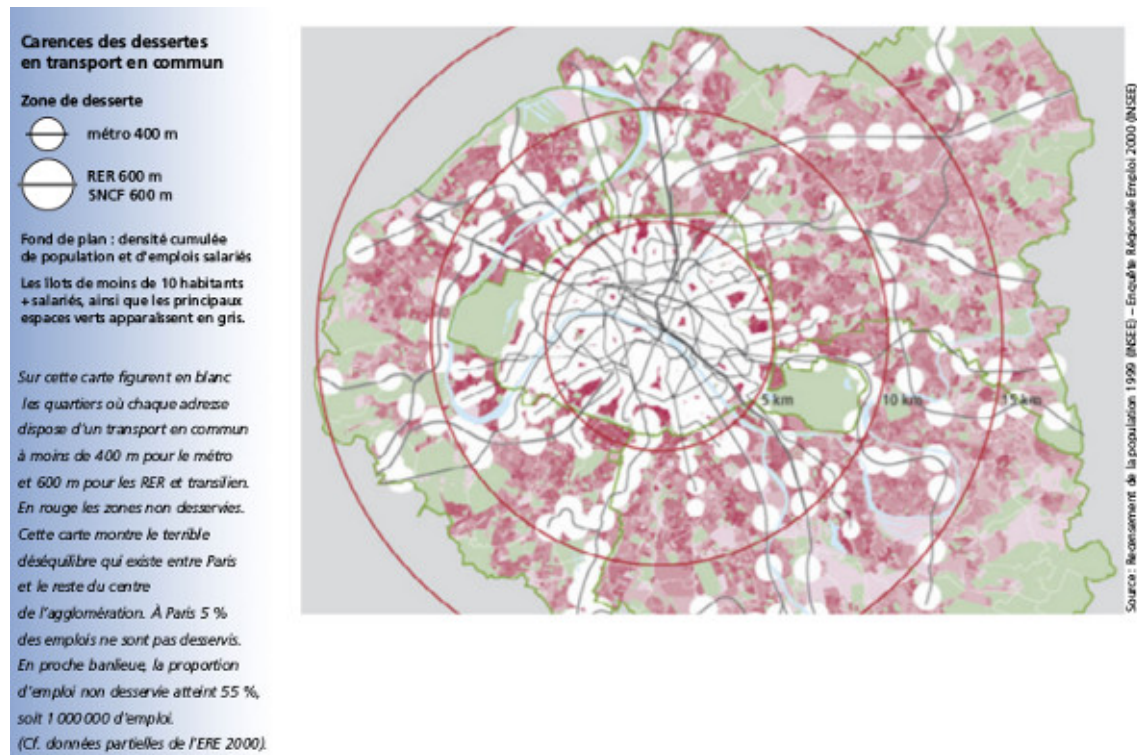


FIGURE 5 –

13. ZAPA, étude d'impact socio économique, APUR, juillet 2012

14. Déplacements, tous d'accord mais ..., APUR, Note 4 pages n°20, juin 2005

La carte, dont l'intensité du rouge indique la densité d'habitation et d'emplois, montre la distance séparant les lieux de résidence de la plus proche station de transport en commun lourd, métro, train, RER. Le « *terrible déséquilibre* » entre Paris où, écrit l'APUR, 5 % des emplois ne sont pas correctement desservis, et la banlieue où cette proportion atteint 55 % apparaît alors avec une totale clarté. Et l'on ne s'étonnera guère que, ici aussi, la Seine-Saint-Denis soit, avec le Val-de-Marne, le département le plus défavorisé.

Si l'effort récent en matière d'infrastructures de transport devrait améliorer la situation, il ne portera ses fruits qu'à moyen et long terme, tout en laissant nécessairement de côté un nombre considérable d'habitants exclusivement dépendants d'un véhicule individuel motorisé pour exercer leur activité professionnelle. Et on ne prend guère de risques en postulant que les plus vulnérables d'entre eux utilisent la machine de loin la plus abordable, le deux-roues motorisé.

Alors, quelle peut bien être la fonction de cette prohibition, puisque, comme on l'a largement montré, elle ne peut avoir aucun effet sur une santé publique par ailleurs fort peu menacée par la pollution atmosphérique ? Elle vise, évidemment, à renforcer un peu plus les avantages dont jouissent déjà les habitants de la capitale, au plus grand profit électoral de l'actuelle municipalité, en éliminant ces franciliens qui encombrant les rues et amènent avec eux leurs nuisances. Sans équivalents ailleurs en Europe, la singularité administrative de Paris procure à ses élites de confortables avantages. N'ayant de comptes à rendre qu'à ses électeurs, l'autorité peut, en toute bonne conscience puisqu'elle dispose de l'arme absolue, l'argument de santé publique, imposer des mesures aux conséquences sociales dévastatrices mais dont ne souffriront guère que les citoyens des départements périphériques.

Peuplée d'à peine plus de deux millions d'habitants et à la fois commune et département, donc pourvue de très larges compétences administratives, la capitale peut ainsi commodément ignorer la dizaine de millions d'individus qui habitent le reste de l'aire urbaine. À son seul profit, l'aristocratie rose et verte cherche à accroître les privilèges de ceux qui, déjà les accumulent, au détriment de leurs proches voisins, plus pauvres, et bien plus vulnérables. Et l'autoritarisme naïf qui transparaît dans cette politique, cette façon de dicter à des citoyens adultes mais qui, pour leur malheur, n'ont pas fait le bon choix, le comportement qui convient, et de les contraindre à l'adopter, donne une singulière idée de la culture démocratique en cours au sein de la puissance publique.

Plus globalement, cette façon de mépriser une banlieue assez bonne pour collecter à Clichy les égouts parisiens, pour brûler à Saint-Ouen, Ivry, Issy ou Créteil les ordures de parisiennes et de parisiens qui se chauffent au charbon et au gaz grâce aux centrales de Saint-Ouen ou d'Ivry, mais dont les habitants sont sommés de laisser leur véhicule au garage quand ils s'avisent de pénétrer sur le territoire d'une cité de plus en plus interdite, et ce au détriment de toute espèce de droit comme de toute rationalité économique, en dit long sur la vanité des élites politiques de la capitale, sur leur narcissisme, et sur leur irresponsabilité.

Denis Berger
docteur en sociologie
16 avril 2016