

Ville de Paris : de la politique anti-voitures à l'éradication des populations exogènes

Introduction

La Ville de Paris s'est engagée dans une politique résolument anti-voitures.

Le postulat selon lequel la voiture est à l'origine de tous les maux est-il bien posé ? Est-ce bien la voiture l'ennemie ?

Ceux qui sont contraints de prendre leur voiture dans Paris ressentent durement cet ostracisme. Ils ont le pénible sentiment que l'anathème jeté sur la voiture est à géométrie variable.

La réflexion qui suit montre le dessous des cartes. Et ce dessous est nauséabond.

Pour tout dire, si l'on éclaire avec le phare de la réflexion philosophique les zones d'ombre de cette politique anti-voiture, ce que l'on découvre est inquiétant. Au vingt-et-unième siècle, on voit renaître les haines qui ont fait les malheurs du vingtième. Intellectuels aveuglés par leur dogme. Négation du passé. Refus de traiter les problèmes. Anathèmes. Résurgence des plus basses pulsions humaines. Encouragement à la haine.

Un peu d'histoire

Paris a deux enceintes concentriques encore visibles aujourd'hui. D'abord le « mur des Fermiers Généraux », qui englobe à peu près les onze premiers arrondissements actuels et ensuite les fortifications de Thiers, l'actuel périphérique, qui englobent sensiblement la Ville de Paris au sens administratif du terme.

Mais Paris a ceci de commun avec Bruxelles de n'être plus une ville. Paris est un centre-ville. La ville elle-même, au sens d'ensemble urbain (comme Londres par exemple), est beaucoup plus vaste. Elle inclut au moins les trois départements de la petite couronne.

Paris a grandi au fil du temps. Quand on a commencé à créer le Métropolitain, on quadrillait la ville intra muros. D'ailleurs dès cette époque, on se méfiait de ce qu'il y avait au-delà des fortifications à telle enseigne que l'on a pris soin d'éviter de créer des stations de correspondance entre le chemin de fer de petite ceinture et les lignes du Métropolitain.

En 1914, le métro avait sa structure actuelle. Les développements ultérieurs n'ont pas changé sa nature : un anneau formé des actuelles lignes 2 et 6. Un maillage dense à l'intérieur de cet

anneau et des radiales à l'extérieur. Depuis 1914, le maillage a un peu progressé, notamment dans les faubourgs (entre les fortifications et le mur des fermiers généraux) mais c'est tout.

Or la ville s'est développée. Elle est devenue prospère. L'économie urbaine est faite d'échanges. La richesse des villes naît de l'échange.

A part quelques tentatives malheureuses de densification urbaine au début des années 70, Paris « intra muros » ne s'est pas développé. L'agglomération parisienne s'est développée en surface. Les habitants ont majoritairement déserté le centre (Paris intra-muros) pour gagner la périphérie (petite couronne). Or les limites administratives, elles, n'ont pas changé. Le centre (Paris intra muros) est resté une ville avec son autonomie administrative. Une ville riche des habitants qu'elle n'hébergeait plus.

Pendant ce temps-là, les transports en commun continuaient à se densifier intra muros et à se raréfier en périphérie. La création de la ligne A du RER ne compense pas les fermetures de gares en banlieue, et surtout la fermeture du chemin de fer de petite ceinture

Cette fermeture est exemplaire. Comme nous l'avons dit, le chemin de fer de petite ceinture n'avait pratiquement pas de gares de correspondance avec le Métropolitain, ce qui en diminuait évidemment l'intérêt pour les usagers. On aurait pu décider de prolonger de cinquante ou cent mètres les lignes du Métropolitain et de déplacer un peu les gares pour permettre de faire, avec l'anneau de la petite ceinture et le réseau du métro, une architecture ferroviaire qui avait fait ses preuves avec l'anneau des deux lignes Nation-Etoile (actuellement 2 et 6). Au lieu de cela, on a constaté que le chemin de fer servait peu –on avait tout fait pour cela– puis on l'a coupé en détruisant le viaduc d'Auteuil et enfin on a tout arrêté parce que, interrompu, malaisé, peu fréquent et lent, ce chemin de fer ne correspondait plus à rien. D'ailleurs son propriétaire, la SNCF, a toujours considéré le transport périurbain comme une servitude et n'a jamais cherché à être inventif là dessus.

Cette gestion absurde du trafic par la technostructure a failli se reproduire dans les années 80-90 avec la ligne de chemin de fer périurbaine Issy-Plaine – Puteaux. Cette ligne, jusqu'au milieu des années 80 était dotée de vieux trains de deux voitures « dommages de guerre » datant de 1920. Il en circulait moins de trois par heure. Personne n'empruntait cette ligne, ce qui n'avait rien d'étonnant au vu de la qualité du service. La SNCF, après l'avoir laissée déperir, voulait la fermer. C'est alors que le Conseil Général des Hauts de Seine a décidé de la réhabiliter et d'y faire circuler des tramways rapides et fréquents (12 à 20 par heure). Il aura fallu dix ans de palabres entre la SNCF qui possédait les voies mais pas de trams et la RATP qui avait des trams mais pas les voies. Prolongée jusqu'à la Défense, cette ligne de tramways qui aurait été fermée selon les critères parisiens habituels, a un succès exceptionnel.

Pendant ce temps le chemin de fer de petite ceinture est mort. Parce que les « défenseurs de l'environnement » en ont fait des « coulées vertes » et même là où ils n'ont rien fait, plus question d'y refaire circuler quoi que ce soit parce qu'il s'est développé une faune de renards et autres bêtes que les Parisiens ne connaissent pas et que cela les incite à mettre la campagne dans la ville. Alphonse Allais était un humoriste et faisait beaucoup rire quand il parlait de mettre les villes à la campagne. Les Bobos parisiens, sans crainte du ridicule, font l'inverse et sacrifient volontiers leur infrastructure de transports à trois renards et cinq fouines sans s'imaginer un instant que ces animaux pullulent partout ailleurs hors de la ville.

C'est dans ce contexte d'appauvrissement du réseau des transports en commun et d'extension en surface de l'agglomération parisienne que s'est évidemment développée une circulation automobile : en banlieue, c'est à dire hors les murs, c'est à dire là où on a détruit des transports en commun, la voiture est le mode de transport de référence.

Aujourd'hui les habitants de la petite couronne dévient à ceux qui ont, à moins de 300 mètres de chez eux des stations où il passe douze mètres par heure, le droit de leur donner quelque leçon de morale que ce soit sur l'usage de la voiture.

La voiture, accessoire indispensable de la banlieue.

Il est facile de gloser sur le transport individuel quand on est desservi par le métro. Il est facile de vilipender ceux qui prennent leur voiture alors qu'en cent ans d'histoire, on leur a refusé un réseau de transports normal et qu'on les a même exclus volontairement non seulement en ne développant pas de métro chez eux, mais encore en appauvrissant leurs rares transports en commun.

Les conditions modernes de la vie urbaine font qu'on peut considérer être desservi par un transport en commun si on n'a pas à tenir compte de ses horaires de passage, c'est à dire s'il en passe au moins une toutes les cinq minutes. Bien entendu, il faut aussi que la station soit proche : prendre une voiture pour aller chercher un transport en commun est en effet le comble de l'absurdité. Evidemment, rien de tout cela n'existe en petite couronne.

Les trains de banlieue du dix-neuvième siècle, à peine relookés au vingtième, désormais tagués, inquiétants, sont insupportables pour les usagers du vingt-et-unième.

Pensez que la plupart de ces trains stationnent ou circulent en plein soleil l'été et qu'ils ne sont même pas dotés de l'air conditionné. La publicité « Transilien » qui sert d'axe de communication à la SNCF n'abuse que ceux qui ne prennent jamais le train de banlieue : un simple coup de peinture sur des trains vieux de plus de cinquante ans. Pas de toilettes, pas d'air conditionné, pas de sécurité, pas même de vidéosurveillance. Il y a dix ans, en prenant des premières classes, on pouvait encore espérer voyager assis. Bien entendu, c'est fini. L'usager du train de banlieue est une marchandise moins précieuse que les installations de la SNCF elles-mêmes : à partir de 20h30, les gares ne sont plus surveillées et la SNCF, qui protège ses tourniquets de contrôle par des grilles de prison, ne fait rien pour protéger ses usagers.

Enfin, en banlieue, les transports en commun fonctionnent au maximum tous les quarts d'heure, et même toutes les heures aux heures dites « creuses », c'est à dire aux heures où l'on est le plus pressé de rentrer chez soi. Pendant ce temps, le métro fonctionne, lui, toutes les cinq minutes. Ce mépris humiliant de l'usager fait fondamentalement partie de la culture de la SNCF pour les lignes de banlieue.

On a aussi inventé les « parkings de dissuasion » parkings proches du périphérique et censés permettre le stationnement des banlieusards qui prendraient le métro intra muros. Il faut voir les coupe-gorge que sont ces rares parkings qui ne sont pas surveillés, mal éclairés, sales et qui ne communiquent même pas avec le métro (« vous pensez, s'il y avait un accès au métro, on ne sait pas qui passerait par là ! »)

Celui qui habite en banlieue parce que Paris intra muros n'a pas su, ou pas voulu, se densifier au rythme de son développement économique, et qui voit les conditions humiliantes offertes par les transport en commun, n'a pas d'autre solution, pour préserver sa dignité d'être humain, que de prendre sa voiture.

Le Parisien intra muros n'a pas ces soucis : le métro est généralement fiable, sûr (sauf, peut être tard dans la nuit), il est fréquent et il passe près de chez lui. Le Parisien n'a pas besoin de voiture.

Que chacun ait une station à moins de 300 m, c'est le plan qui avait présidé à la construction du métro au début du 20^{ème} siècle. Et ils l'ont fait, en lançant, ligne par ligne, des appels d'offre pour leur concession. Mais, trente ans plus tard, cette concession aux mieux disant a été abandonnée au profit du monopole.

Le principe fondateur, une station de métro à moins de 300 mètres, a été abandonné. A l'abri de la concurrence, le monopole a, comme tout monopole, cassé la dynamique d'expansion, et il a cessé d'accompagner le développement de l'agglomération parisienne. Plus que jamais aujourd'hui, ce principe fondateur serait justifié : le transport urbain ne concurrence dignement la voiture individuelle que pour celui qui est desservi à moins de 300 m de chez lui, par un transport qui passe au moins toutes les cinq minutes. Cette exigence que s'imposaient les Fulgence Bienvenüe et autres illustres fondateurs du métro serait-elle excessive au 21^{ème} siècle ? La vérité est que les édiles et autres exploiters de monopoles trouvent qu'un service de cette qualité, seuls les Parisiens en sont dignes, pas cette sous-humanité de la banlieue.

La voiture du Parisien (intra muros) est un luxe, celle du banlieusard une nécessité.

Le tram T2 ne va pas à Paris

La ligne de tramway T2 va de La Défense à Issy-Plaine... magnifique réalisation n'en déplaie à la SNCF qui voulait démanteler cette ligne après l'avoir délibérément clochardisée dans les années 80...

Pour l'utiliser pour aller à Paris, il faut changer à Issy-Plaine. Vous quittez alors un vrai transport urbain fréquent (10 à 20 trams par heure) et confortable pour prendre une correspondance avec un train qui passe à peine quatre fois par heure. Pendant l'attente à Issy-Plaine vous voyez arriver jusqu'à cinq ou six trams dont les passagers s'entasseront dans le même train ! La solution intelligente aurait été de prolonger le tram, transport urbain, sur les voies urbaines parisiennes jusqu'à la gare d'Austerlitz ou au Musée d'Orsay... Et de faire arrêter le train, transport périurbain, à Issy-Plaine. C'était compter sans les édiles parisiens qui veulent signifier aux banlieusards qu'ils ne sont pas les bienvenus à Paris. La ligne de tram T2 n'aura de correspondance urbaine qu'avec le Tram des Maréchaux qui contourne Paris sans y pénétrer.

La haine de l'étranger

La xénophobie, c'est la haine de l'étranger. La pierre de touche de la xénophobie est la proximité de l'étranger que l'on hait. Il est facile d'accepter les étrangers de l'autre bout du monde. Il est plus difficile de supporter son voisin immédiat.

Les registres d'enquête sur la circulation ou sur l'urbanisme qui sont parfois ouverts dans les mairies d'arrondissement sont pleins de propos haineux contre ces banlieusards qui entrent dans Paris tous les matins avec leur voiture. Compte tenu du fait que la voiture est le seul moyen de transport humainement digne offert aux banlieusards, ces propos haineux sont le germe de la xénophobie.

Or c'est là dessus que Paris fonde sa politique de circulation. D'ailleurs le soin de gérer cette politique a été confié à un homme qui avoue lui même ne pas savoir conduire, à un homme qui n'a jamais pu passer son permis de conduire en France, à un frustré automobile, aigri contre sa propre médiocrité.

Un des arguments essentiels qui lui a fait préférer le tramway sur le boulevard des maréchaux plutôt que de réactiver les voies de la petite ceinture était que les tramways font passer les feux au rouge pour les automobilistes, ce qui empêche encore un peu plus les banlieusards d'entrer dans Paris. En plus, ce tram n'a aucune correspondance avec les lignes RER ou SNCF de banlieue : il n'est donc pas une voie d'intrusion pour ces banlieusards honnis.

Pénaliser la voiture c'est pénaliser le banlieusard, l'étranger, celui que l'on hait.

D'ailleurs, la voiture que l'on pénalise, c'est la sienne, pas celle du Parisien.

La voiture qui pollue

Si c'est la voiture qui pollue que l'on veut combattre, alors, il eût fallu pénaliser les voitures polluantes et favoriser les autres.

On ne répète pas assez que les polluants toxiques produits par les voitures sont les micro-particules, l'oxyde d'azote et le monoxyde de carbone. Or les voitures à essence ne produisent pratiquement plus de monoxyde de carbone depuis qu'on leur a imposé le pot catalytique.

Les microparticules, n'en parlons pas : seuls les diesels en produisent. Le filtre à particule, pourtant connu, fiable et relativement bon marché, n'est toujours pas obligatoire, même en ville.

Le principal polluant, l'oxyde d'azote (NO₂, N₂O₂, N₂O, etc...), les « NO_x » provient du choc des molécules d'azote et d'oxygène dans la combustion des moteurs à explosion. Il est facile de comprendre pourquoi, à cylindrée égale, un diesel en produit au moins 6 fois plus qu'un moteur à essence : il comprime l'air quatre fois plus, donc produit quatre fois plus de chocs de molécules et il brûle une fois et demie plus chaud, donc chacun de ces chocs est, en moyenne, une fois et demi plus producteur de NO_x. Or cet oxyde d'azote, qui est, déjà en lui-même, un véritable neurotoxique est en outre le catalyseur qui permet, en été, aux rayons du soleil de transformer l'oxygène de l'air en ozone.

La production de NOx ne dépend pas du carburant (les « diesels écologie » sont, de ce point de vue, une supercherie : il n’y a ni oxygène ni azote dans le carburant) mais seulement du mode de combustion (diesel ou à allumage). Un moteur diesel d’un litre, même avec le carburant le plus propre du monde, pollue six fois plus qu’un moteur à essence d’un litre. Un 4 x 4 diesel de quatre litres pollue autant que 40 « Smart » à essence. Les diesels modernes à très haute température de combustion, qui équipent les 4x4 de luxe, sont, de ce point de vue, encore pires.

Un taxi parisien ou une camionnette de livraison de deux litres de cylindrée polluent chacun autant que 20 Smart à essence.

Pourtant il n’est toujours pas question d’interdire le diesel à Paris, comme cela se fait de plus en plus dans les grandes villes civilisées. Bien plus, les diesels sont qualifiés d’écologiques au motif qu’ils polluent quand même moins que s’ils polluaient plus (je n’invente rien : le ministère de l’environnement ne conteste pas que le diesel produise plus de NOx, mais accordait une pastille verte sur la seule base des micro-particules)... Jusqu’à l’ADEME qui cultive (aux frais du contribuable) la religion du diesel au point de publier un classement des voitures polluantes... sur la base des seules émissions de CO2 (gaz qui n’est pas toxique)... Et même la surtaxe Villepin aux véhicules polluants est basée sur le CO2, encourageant ainsi les diesels à cracher tous leurs gaz toxiques au niveau des poussettes de bébés.

Les maladies liées aux gaz polluants (bronchiolites du nourrisson, asthme etc...) prennent tant d’ampleur en ville qu’il n’est pas douteux qu’à échéance d’une dizaine d’années, on aura un scandale du niveau de celui de l’amiante ou du sang contaminé. Qu’importent les nourrissons aux ayatollahs de l’antivoiture, on ne fait pas d’omelette sans casser des œufs : pour que l’on puisse condamner la voiture, il faut qu’elle pollue ; il faut donc encourager les émissions de gaz toxiques... il faut encourager le diesel, et tant pis pour les nourrissons.

La lutte de Paris contre la voiture n’est pas destinée à lutter contre la pollution, parce que, si c’était le cas, le diesel serait le premier touché. Or les enrégés de la lutte antivoiture prônent l’usage du bus : un bus diesel de la RATP produit autant d’oxyde d’azote que 70 “Smart” à essence.

La lutte contre la voiture est en réalité la lutte contre les banlieusards.

Paris hait l’étranger, pas la voiture

La voiture qui perturbe la vie

Les rues surchargées de voitures, sont la forme moderne des “embarras de Paris” que dénonçait déjà Nicolas Boileau. Paris a, sur ses homologues européennes, l’immense avantage d’avoir un urbanisme pensé large par le Baron Haussmann. Mais les rues et avenues servent essentiellement au stationnement. Ces voies de circulation, qui devraient normalement servir à irriguer l’activité économique de la ville, servent à faire stationner des voitures-ventouses.

Parce que Paris, contrairement à la plupart des grandes villes du monde, permet aux Parisiens de faire du domaine public un usage privatif : on ne demande pas, à un Parisien qui fait immatriculer une voiture, de justifier de l’endroit où il compte la faire stationner. On le laisse donc occuper le domaine public à titre privé. Bien plus, on lui offre des facilités tarifaires : stationner à Paris coûte vingt fois moins cher à un Parisien (pour qui la voiture est un luxe et

à qui on ne demande pas d'avoir les moyens fonciers de son stationnement habituel) qu'à un banlieusard pour qui la voiture est une nécessité.

Le domaine public étant bradé à un demi-euro par jour, comment inciter les Parisiens à libérer la voie publique et à mettre leurs voitures dans des emplacements privés ad hoc ?

Les Parisiens se plaignent de l'encombrement de la circulation parisienne, mais ce sont eux qui, en occupant le domaine public avec leurs véhicules, l'empêchent de remplir sa fonction naturelle qui est d'écouler le trafic des acteurs économiques qui font la richesse de leur ville.

La lutte de Paris contre la voiture n'est donc pas destinée à désengorger les rues (d'ailleurs on crée de multiples obstacles destinés à les engorger encore plus), parce qu'alors, ce sont les occupations privatives, de longue durée, du domaine public qui devraient être pénalisées. La lutte contre la voiture est en réalité la lutte contre les banlieusards.

Paris hait l'étranger, pas la voiture.

La voiture qui tue

L'ennemi est désigné : le banlieusard, même si on le désigne par le vocable d'« automobiliste », on voit bien que les automobilistes parisiens (pollueurs avec leurs diesels ou encombrants avec leur stationnement-ventouse) ont des droits que les autres n'ont pas.

Comme tout dirigeant totalitaire, quand on fustige un ennemi, il faut désigner une victime. C'est la base idéologique de la dictature.

Il y a 80 morts par an dans la circulation parisienne. Voilà la victime. Ces automobilistes (en réalité ces banlieusards) viennent et tuent.

Qui sont ces victimes ? Avant tout des piétons ou des usagers de deux-roues. Normal, me direz-vous : une voiture ou un camion a plus de risques de tuer un piéton que le contraire.

Mais Paris est une des villes du monde où le code de la route est le moins respecté par les piétons et les cyclistes.

Aucun deux-roues ne respecte plus ni les sens interdits, ni les feux rouges. Aucun piéton n'attend plus que ce soit à lui de traverser... Et tout cela sous l'œil débonnaire du même policier qui verbalisera sans pitié une voiture qui, sans faire courir de risque à personne, dépassera d'un quart d'heure son temps de stationnement.

Si un automobiliste conduisait comme la plupart des deux-roues, il ne garderait pas son permis 24 heures... Mais les deux-roues, on les laisse faire.

C'est la peur du gendarme qui est le commencement de la sagesse. C'est bien connu. Si les piétons et les cyclistes n'ont plus peur du gendarme, ils ne sont pas sages... Une politique un peu plus vigoureuse à l'encontre de ceux qui mettent leur vie en danger en ne respectant pas le code de la route diviserait au moins par deux le nombre des tués dans Paris... Mais alors ce serait la preuve qu'il existe des moyens plus efficaces que la hargne monomaniaque anti-voitures pour améliorer la sécurité.

Pour fustiger un ennemi, il faut une victime. On ne sévit pas contre les comportements irresponsables des victimes désignées, deux-roues et piétons. C'est une politique délibérée. Pourquoi ? Parce qu'il faut les inciter à aller à la mort : en les laissant faire on les tue aussi sûrement que si on les tirait à la carabine. C'est en mourant qu'ils attisent la haine du banlieusard. La lutte contre la voiture est en réalité la lutte contre les banlieusards... Et s'il faut, pour cela, tuer quelques cyclistes, tant pis pour eux ! Il n'y a pas assez de cyclistes à aller se faire tuer ? Qu'on donne des vélos au peuple !

Paris hait l'étranger, pas la voiture.

Conclusion : une vraie culture de haine

Attaché aux droits de l'homme, je me sens agressé dans ma dignité humaine par la politique parisienne. Agressé par ces droits que les Parisiens me refusent parce que j'ai une plaque d'infamie (92, 93, 94, 91, 78, 95) au lieu de 75, la plaque des Seigneurs. Agressé par le fait que ces droits qu'ils me refusent, ils se les octroient eux-mêmes avec largesse : les taxis sont diesel, les rues encombrées de voitures-ventouses. Agressé par le fait que les Parisiens m'accusent de polluer et de tuer.

J'ai besoin de ma voiture ; pas eux. J'ai une Smart à essence ; ils ont des 4x4 diesel. Je paie mon stationnement 20 euros quand eux paient un demi-euro.

Mais ils me désignent comme l'ennemi. Je suis l'exclu.

Ce n'est encore que du fascisme au petit pied, du "Communal-Socialisme".

Se trouvera-t-il encore des Parisiens pour relire les philosophes et rappeler à leurs édiles que les Droits de l'Homme ne sont pas négociables. Parce qu'à commencer sur cette trajectoire, ils ne savent que trop bien où elle les mènera.

Le Maire de Paris, lors de l'inauguration de la première opération « Paris-Plage », c'était en 2002, a affirmé son credo xénophobe. Son ambition, disait-il au micro de France 3, est de

« Rendre Paris aux Parisiens ».

Nous voyons qu'il le fait, dans son abject mépris pour les droits de l'homme et la vie humaine.

Paris aux Parisiens, la France aux Français etc. Tous ces chants aux accents inquiétants... Paris que nous avons tous aimé devient la capitale de la xénophobie. Est-ce un cauchemar ? N'y pas d'alternative à cette clique fascisante ?

Paris, réveille-toi, ils sont devenus fous !