

Jean-Pierre Corniou : «L'automobile n'est plus une solution pour les villes»

12 octobre 2017

Jean-Pierre Corniou, spécialiste de la mobilité, réagit à la décision de Paris d'interdire les véhicules à essence en 2030.

La fin des véhicules polluants à Paris, c'est pour 2030. Dans un communiqué publié ce jeudi, la mairie de Paris a annoncé son intention d'interdire les véhicules à motorisation essence dans la capitale en 2030 alors que les voitures roulant au diesel ne pourront déjà plus rouler à Paris en 2024.

Christophe Najdovski, maire-adjoint de Paris chargé des transports, a expliqué au micro de France Info que « le temps presse tout simplement ». Est-ce pour autant bien raisonnable, dans un délai si court, de bannir de la capitale tous les véhicules thermiques ? Jean-Pierre Corniou, spécialiste de la mobilité chez Sia Partners, répond à nos questions.

Êtes-vous surpris par cette annonce soudaine ?

Pas du tout ! Elle s'inscrit dans la suite logique du « plan climat », présenté en juillet par le gouvernement, qui vise notamment à mettre fin à la vente des voitures à essence et diesel d'ici à 2040. Surtout, l'interdiction des véhicules thermiques va dans le sens de l'histoire. Des villes comme Copenhague au Danemark, et Stockholm en Suède, ont déjà pris des mesures en ce sens. L'on sait aussi que plus de 60 % des Parisiens ne possèdent pas de voitures.

Cette mesure n'est-elle pas injuste pour les habitants de banlieue, parfois obligés de rouler dans Paris ?

Bien sûr, cela peut poser un problème pour certains d'entre eux, en particulier les plus modestes. Seulement, il reste un peu plus de douze ans aux automobilistes pour s'y préparer et passer à l'électrique, notamment. C'est un délai plutôt raisonnable.

Le marché de l'électrique est encore confidentiel...

Le thermique a eu 130 ans pour se développer sans pour autant atteindre la perfection d'un point de vue environnemental. Il est arrivé à son asymptote de progression alors que l'électrique est au début de sa courbe de développement. D'ici 2030, tous les constructeurs automobiles proposeront une gamme significative de véhicules à proposer aux automobilistes.

Est-on certain que le développement des bornes va suivre l'évolution du marché ?

D'ores et déjà, il y a suffisamment de bornes de rechargement électriques. Nul doute que la montée du parc électrique sera accompagnée. La moyenne d'autonomie de la batterie d'une électrique, dans des conditions réelles, est de 250 kilomètres. C'est largement suffisant pour couvrir les besoins hebdomadaires d'un citoyen, même s'il habite en banlieue. Le développement de bornes n'est pas un sujet qui m'inquiète.

Le passage à l'électrique va-t-il inciter les Franciliens à abandonner la voiture ?

Pas nécessairement. En tout cas, cette interdiction autoritaire ne réglerait pas la question de la mobilité à Paris. L'automobile n'est pas la solution pour les déplacements en zone urbaine au XXI^e siècle, qu'elle soit thermique et électrique.

Il faut, à la fois, répondre à un besoin de déplacement de masse et à un besoin individuel. Paris a besoin de déployer un réseau de transport collectif performant. La ligne 14 du métro étant un bon exemple. Mais Paris doit aussi répondre aux besoins particuliers en encourageant le covoiturage, l'écopartage et les VTC électriques.

Interdire les véhicules thermiques est perçu par les anti-Hidalgo comme une entrave à leur liberté de circuler. Qu'en pensez-vous ?

L'automobile est émaillée d'une histoire complexe et ambiguë entre la liberté individuelle et la réglementation. Il faut savoir que la voiture est le bien de consommation individuel qui exige le plus d'investissements publics pour fonctionner : des routes, des places de stationnement, des panneaux de signalisation... C'est donc les collectivités qui prennent en charge la liberté de circuler puisqu'elles sont propriétaires des infrastructures urbaines.

Propos recueillis par Kévin Badeau