

## **Christophe Najdovski "A Paris, nous subissons un principe pollué-payeur"**

**Il est au cœur de la plupart des sujets polémiques qui occupent la chronique parisienne depuis 2014. Christophe Najdovski, l'adjoint EELV à la maire de Paris en charge des transports, de la voirie et de l'espace public, défend dans nos colonnes le bilan d'Anne Hidalgo en matière de déplacements, soulignant au passage qu'« *on prête des pouvoirs démesurés à la Ville de Paris* ». D'où son souhait d'« *inventer une gestion des transports plus déconcentrée* ». Outre la place de la voiture, les couacs Vélib' et Autolib' ou la piétonnisation des voies sur berges, l'écologiste développe sa vision du Grand Paris de la mobilité, appelle à « *réfléchir à un plan vélo métropolitain* », évoque la gratuité des transports, le péage urbain, l'arrivée des trottinettes électriques ou encore de l'avènement prochain de la voiture autonome.**

**Propos recueillis par Bertrand Gréco et Gaspard Dhellemmes**

**Quelle est votre définition du Grand Paris, tel qu'il est et tel qu'il devrait être ?**

**CHRISTOPHE NAJDOVSKI :** À mes yeux, le Grand Paris est davantage un projet qu'un territoire. Il concerne les habitants de la métropole dense, mais aussi ceux qui vivent plus loin. Bien sûr, il existe un fait métropolitain : la réalité que vivent les sept millions de Parisiens et habitants de la petite couronne n'est pas la même que celle vécue par un habitant de Provins [77]. Si la délimitation administrative n'a pas beaucoup de sens pour moi, nous souffrons cruellement d'une absence de gouvernance à l'échelon métropolitain, en particulier sur les questions de mobilité. La ville-centre n'a pas son mot à dire sur ces sujets, contrairement aux autres métropoles françaises. Cela s'ajoute au fait que Paris est depuis longtemps sous tutelle de l'État via la préfecture de police et qu'elle le reste encore aujourd'hui. On prête souvent des pouvoirs démesurés à la Ville de Paris et au maire de Paris ; ils sont en réalité plus limités qu'on ne le croit.

**Pour quelles évolutions plaidez-vous en matière institutionnelle ?**

**C.N. :** Île-de-France Mobilités [ex-Stif, l'autorité organisatrice des transports présidée par Valérie Pécresse (LR), ndlr] a aujourd'hui compétence sur l'ensemble du territoire régional. Or, comme je l'ai dit, il existe un fait métropolitain. On pourrait imaginer qu'une autorité de second rang puisse avoir une compétence sur la zone la plus dense. Cela fait partie des demandes que nous portons auprès de la ministre des Transports [Elisabeth Borne, ndlr]. C'est un vieux débat : nous avons déjà fait cette demande lorsque la gestion du Stif a été décentralisée. Beaucoup de Parisiens nous disent :

que faites-vous pour la propreté des métros ou la circulation des bus ? Or nous n'avons pas de compétences là-dessus. Il est indispensable d'inventer une gestion plus déconcentrée. Aujourd'hui, la Région décide tout, alors que Paris finance 30% des contributions publiques au sein d'Île-de-France Mobilités. Cela représente 400 millions d'euros par an pour un pouvoir de décision proche de zéro ! Les choses doivent évoluer vers une gouvernance plus partagée entre les différentes collectivités. Ouvrons le débat et voyons comment la zone dense peut avoir un rôle plus important dans la gestion de la mobilité.

**Plusieurs élus de banlieue reprochent à la mairie de Paris de mener une politique de déplacement centrée sur la capitale, sans tenir compte des communes voisines. Comment le maire-adjoint en charge des transports que vous êtes appréhende-t-il la question de la mobilité à l'échelle du Grand Paris ?**

*C.N.* : Peut-on sérieusement reprocher à un maire de s'occuper de ses administrés.? Quand un maire d'une commune d'Île-de-France met en place une zone 30 pour éviter le trafic de transit dans sa commune, ou piétonnise son centre-ville, personne ne va le critiquer. Paris ne représente que 1% du territoire régional et accueille pourtant 11% du trafic. C'est à Paris que l'on subit la pollution atmosphérique la plus importante, quand bien même les Parisiens sont les moins motorisés : 37% seulement des foyers parisiens possèdent une voiture, selon l'APUR. Autre exemple : le périphérique draine plus d'un million de véhicules par jour, essentiellement pour des déplacements qui ne concernent pas les Parisiens, et pourtant ce sont eux qui en paient l'entretien. Nous subissons donc un principe « pollué-payeur » ; on le sait peu. Je veux tordre le coup à l'idée que la capitale se protégerait des autres alors que Paris est au contraire un territoire servant. Selon Airparif, un Francilien sur huit est concerné par les dépassements quotidiens de niveau d'oxyde d'azote ; à Paris, c'est un sur deux ! Il est nécessaire de prendre des mesures pour corriger cette situation, même si la capitale doit rester un territoire au service des habitants du Grand Paris. Je salue d'ailleurs la décision de la Métropole du Grand Paris de mettre en place une zone à faibles émissions [*intra-A86, avec les vignettes Crit'Air, ndlr*], sur le même modèle que la nôtre...

Droits photo : © Bernard Bisson

Retrouvez la suite de l'article dans le dernier numéro du Magazine Grand Paris, disponible en kiosque ou par [abonnement](#)