

**Adjoint au maire de Paris** en charge des transports, de la voirie, des déplacements, l'élus parisien (couleur EELV) doit concrétiser des objectifs en lien direct avec la qualité de l'air et les difficultés de circulation. Sa souplesse apparente ne saurait brider sa détermination, assure son entourage. PAR BENOÎT BARBEDETTE

# Christophe Najdovski

## Au nom de la santé publique



**D**ans la nouvelle équipe menée par Anne Hidalgo, « la » maire de Paris élue en mars 2014, il fait partie de la bande des vrais Parisiens, né non loin de la place Gambetta. Élu du 12<sup>e</sup> arrondissement, il incarne le courant « vert » historique. Depuis six mois, Christophe Najdovski en charge des transports, de la voirie, des déplacements et de l'espace public, gagne en notoriété. Il est jeune (45 ans), a un physique avenant, passe bien auprès des médias, fait attention à ce qu'il dit. Il apprend le métier, diraient les vieux routiers du Conseil de Paris. Mais la politique, ce n'est pas que de la forme. Sur le fond, quelques lourds dossiers dans les domaines du transport et de la mobilité attendent l'élus et l'exécutif parisien au tournant. Le premier d'entre eux : la lutte contre la pollution

atmosphérique liée au « trafic routier ». Christophe Najdovski l'a bien compris, au nom de la santé publique. Son action et son image ne devront pas être « polluées » par la qualité de l'air et la fréquence des pics de pollution, sous la surveillance d'Airparif et d'associations militantes sur le qui-vive. Pour un Vert, ce serait un comble de ne pas en faire un fil rouge. Mais la partie n'est pas gagnée.

### Série de vœux

Son entrée en matière médiatique date du 15 mai, dans une première conférence de presse de pré-conseil de Paris. Ce jour-là, en vue du vote du Conseil prévu le 19 mai, il a énuméré une série de vœux : préparer un plan d'actions pour permettre de restreindre la circulation des véhicules les plus polluants ; concerter la mise en place de ces mesures à l'échelle métropolitaine et régionale ; achever d'éradiquer le diesel de la flotte municipale ; inciter à réduire l'usage de la voiture individuelle (avec en filigrane, la politique du stationnement en voirie) ; faciliter l'utilisation des transports collectifs (Autolib' et Velib' marqués par le succès, covoiturage...) ; demander à l'État

« LA CONTRAINTE A UNE VERTU. ELLE DOIT STIMULER LE CHANGEMENT ».

de mettre en place la circulation alternée de façon systématique et rapide quand le seuil d'alerte est atteint. Rien de bien nouveau, finalement, dans cette liste de vœux. Mais, à y regarder de plus près, elle apparaît comme un cadre à hauts risques à l'heure où l'économie et les finances publiques envoient des signes d'atrophie. « *Nous sommes dans l'affirmation d'une volonté et devons prendre nos responsabilités* », indiquait ce 16 mai Christophe Najdovski, au motif de favoriser les « *nouvelles formes de mobilité* » (dont le vélo et la marche) et l'emploi des « *outils numériques* ». À cet instant, il convient de rappeler quelques chiffres qui donnent l'ampleur de la tâche : Paris (105 km<sup>2</sup> et 21 000 habitants au km<sup>2</sup>) compte 1 500 km de voies, 147 000 places de stationnement et 9 300 aires de livraison. En matière de livraison, c'est 100 000 véhicules par jour (dont 60 % de VL) et 300 000 mouvements, la plupart au service de 61 000 commerces physiques (dont 13 000 bars, cafés, restaurants...). Sans oublier une probabilité d'accident routier 12 fois plus élevée qu'ailleurs et... que les grandes décisions en matière de circulation routière dans Paris ne peuvent se prendre sans l'aval de la Préfecture de police.

### Hommage aux prédécesseurs

Maire adjoint en charge des transports, de la voirie, des déplacements et de l'espace public n'est pas à Paris une sinécure. À ce poste, il succède au vert Denis Baupin (2001/2008), qui a pris du galon depuis lors, et au socialiste Julien Bargeton (2008/2014), qui chacun ont marqué leur passage. Il veut « *capitaliser sur le travail* » effectué par ses prédécesseurs. « *Depuis 2001, l'action de la Ville a contribué à une baisse de 40 % des particules fines et de 30 % des oxydes d'azote* », assure la mairie. En reprenant le flambeau, l'élu vert s'est préparé à monter une marche supplémentaire. Dans la passation des dossiers, il y a celui concernant la Charte Marchandises, dont la première mouture a été signée en 2006, qui n'est pas le plus mince. « *La logistique urbaine est une préoccupation ancienne à Paris. Elle doit mieux s'insérer dans la ville* ». Dans la capitale avec son périphérique, les transports de marchandises, toutes catégories confondues, représentent 20 % des flux routiers et 30% de l'occupation de la voirie. Il faut « *faire en sorte que ces mouvements se passent bien* », dit-il, dans l'intérêt du commerce et dans le respect de l'environnement. La charte, rebaptisée « *en faveur d'une logistique urbaine durable* », a été signée en septembre 2013 par plus de 80 entreprises privées (16 fiches actions ont été définies). Deux échéances, « *très ambitieuses* » annonce l'élu, ont marqué les esprits : 2017 (50 % des livraisons à réaliser avec des véhicules non-diesel) et 2020 (100 %). Il faut donc pousser la circulation des véhicules décarbonnés. Mais l'élu du 12<sup>e</sup> sait très bien qu'à ce

jour, personne ne croit ce double objectif à trois et six ans réalisable. 2017, c'est demain en termes de décision d'investissement, et combien de professionnels (transporteurs, loueurs, artisans du BTP, grossistes de Rungis, commerçants du secteur alimentaire, livreurs de boissons, déménageurs...) se sont mis dans cette disposition ? Et comment la mairie organisera les contrôles pour vérifier l'exécution de ce plan anti-diesel ? Sur cette question sensible, l'élu EELV ne s'échappe pas : « *C'est une charte d'engagement, basée sur le dialogue et la confiance, et la signature des professionnels a une valeur* ». Puis avec conviction : « *La contrainte a une vertu. Elle doit stimuler le changement* ». Selon lui, la transition énergétique portée par Ségolène Royal, qui attend un cadre réglementaire, devra y aider au plan national.

À Paris, pour mettre de l'huile dans les rouages, Christophe Najdovski s'est adjoint les services d'Hervé Levifve. Passé par l'Apur et Sogaris, il connaît le sujet sur le bout des doigts et suit désormais comme son ombre Christophe Najdovski sur les sujets du fret. À Paris, la relation de la municipalité de gauche avec les professionnels du transport et du commerce n'a jamais été un long fleuve tranquille. Des pics de tension ne sont jamais à exclure. C'est pourquoi l'élu la joue souple : « *Nous privilégions le dialogue et la concertation* ». Le 4 septembre, sous les ors de l'hôtel de ville, lors d'une réunion avec des membres du Club du dernier kilomètre de livraison (CDKL), Christophe Najdovski s'est fait plus explicite. « *Nous devons phosphorer ensemble car la ville est une vitrine et elle peut être un laboratoire* ». Pour lui, mutualisation et massification sont les « *maîtres-mots* », solution d'évidence dans des espaces publics rares, réduits et contraints, à 95% constitués dans Paris. Puis le 10 septembre, en introduction du colloque sur la logistique urbaine organisé par l'École des Mines de Paris, il a enfoncé le clou : « *Nous devons penser et imaginer ensemble comment mutualiser les outils et faire avec l'existant sans chercher à multiplier les infrastructures. La Seine, utilisée au tiers de ses capacités, et le Tram, en développement, en sont des exemples* ». Des propos publics en écho du comité de pilotage de la charte, le 2 juillet 2014. Qui a officialisé un solide programme à appliquer avant fin 2014 : déclinaison pour le transport des dispositions prises pour la qualité de l'air ; avantages en circulation et stationnement accordés aux VUL non-diesel ; validation du scénario prospectif de 2017 ; conception des aires de livraison du futur dans le cadre de la dépenalisation du stationnement ; développement des livraisons à pied et en cargo-cycles. Le menu est copieux. L'élu vert devra montrer qu'il a de l'estomac. Car il sait que la voie qui mènera la Ville de Paris vers les nouvelles mobilités moins consommatrices d'énergie n'est pas sans bugs. ■

### C. NAJDOVSKI EN QUATRE DATES

- **1992** : adhère au parti des Verts
- **2001** : conseiller de Paris (12<sup>e</sup> arr.)
- **2008** : élu adjoint au maire chargé de la petite enfance
- **2013** : se porte candidat à la mairie de Paris (EELV)