

La gauche ferme la rive droite



Philippe Mangeard

Transport Info : Quel avis d'expert vous inspire ce débat sur la fermeture de la rive droite?

Philippe Mangeard : Madame Hidalgo ne se rend pas compte que la suppression de circulation sur cette rive droite est une machine infernale à

TI : Quelles sont les priorités à mettre en œuvre ?

PM : A mon sens, il n'y a pas assez de réserves de voies supplémentaires pour permettre aux véhicules de passer là où ils ne peuvent plus que difficilement passer. Pour autant, on connaît les flux, dans des sens opposés entre le matin et le soir, un sens est-ouest le matin et ouest-est le soir. On peut donc peut-être imaginer des révolutions concernant les affectations de sens des voies entrée-sortie, comme on le fait déjà sur quelques autoroutes dans certains pays. Par ailleurs, en attendant, si Madame Hidalgo ne peut pas augmenter le nombre de voies, elle peut au moins limiter le nombre de véhicules

PHILIPPE MANGEARD, Pdg de TK'Blue

“En ville, le problème ce sont les NOx et les SOx”

multiplier les particules fines pour les Parisiens. La maire fait de l'affichage. Pire, elle est en train d'obtenir le contraire de ce qu'elle voulait faire. Rendre l'air plus pur, cela ne fonctionne pas comme ça. En parlant de la Cop 21 et de changement climatique, Madame Hidalgo se trompe de cible. En ville, le problème, ce ne sont pas les émissions de CO₂ mais celles des particules fines et des microparticules, les NOx et les SOx. C'est là qu'il faut frapper fort et vite. 48000 morts par an

en France du fait des particules...

TI : Au vu des études de la Ville de Paris et de la région Ile-de-France, que retenir-vous ?

PM : J'observe que Madame Pécresse a créé son Comité d'évaluation régional indépendant en matière de "pollution de l'air, de trafic et de bruit" ; des éléments de langage plus pertinents. Je note que le président de ce Comité est un pneumologue, on est donc directement dans le sujet de la "pollution" et des parti-

culaires qu'ils respectent des normes extrêmement sévères en matière de bruit, d'émission de particules, de système anticollision, de niveau de formation des chauffeurs et, de manière générale, des normes rendant ces véhicules totalement optimodaux, c'est-à-dire performants d'un point de vue économique et écologique.

TI : Comment traduisez-vous l'optimodalité concrètement ?

PM : La vraie solution dans le transport, ce n'est pas la multimodalité ou l'intermodalité, c'est l'optimodalité. Chaque mode de transport pris individuellement ou en mode combinatoire doit être amélioré, mis en avant par des innovations

technologiques ou de service, pour plus de performances économiques et environnementales. Que les écologistes le veuillent ou non, la meilleure preuve de l'optimodalité, c'est le camion. C'est l'expression la plus aboutie de l'optimodalité grâce à la technologie ! Pour preuve, les courbes de progrès environnementaux et de coûts des opérations technologiques concernant la performance des camions en l'espace de 25 ans. Depuis 1993 lorsque est apparu le premier Euro 0, on a divisé par 98 le niveau de particules, par 25 le niveau de NOx (réduit de 96%), divisé par 30 le bruit, par 2 la consommation de carburant et par 9 la présence d'un camion dans les accidents. Pour une tonne de marchandises transportées en France entre 1993 et 2016, on a quasiment éliminé la nuisance environnementale aux citoyens. Les transporteurs labellisés TK'Blue sont en état de le démontrer, ceci explique les plus de 5000 labellisations en seulement quelques mois sur notre site ! ■

émissions de particules fines et les décès, allergies, asthme... Ça, personne ne peut le contester.

TI : Sur quoi repose une lutte efficace contre les nuisances liées aux transports de marchandises selon vous ?

PM : Une stratégie efficace doit s'articuler autour de trois axes : d'abord la réduction de la facture thermodynamique (émissions polluantes de la combustion), ensuite la réduction du nombre de véhicules, en autorisant et en forçant des charges utiles plus importantes et, enfin, le rééquilibrage des flux par l'utilisation plus intelligente des infrastructures. Il n'y a pas de raison que nous n'y parvenions pas : les data sont disponibles.

tant qu'ils respectent des normes extrêmement sévères en matière de bruit, d'émission de particules, de système anticollision, de niveau de formation des chauffeurs et, de manière générale, des normes rendant ces véhicules totalement optimodaux, c'est-à-dire performants d'un point de vue économique et écologique.

technologiques ou de service, pour plus de performances économiques et environnementales. Que les écologistes le veuillent ou non, la meilleure preuve de l'optimodalité, c'est le camion. C'est l'expression la plus aboutie de l'optimodalité grâce à la technologie ! Pour preuve, les courbes de progrès environnementaux et de coûts des opérations technologiques concernant la performance des camions en l'espace de 25 ans. Depuis 1993 lorsque est apparu le premier Euro 0, on a divisé par 98 le niveau de particules, par 25 le niveau de NOx (réduit de 96%), divisé par 30 le bruit, par 2 la consommation de carburant et par 9 la présence d'un camion dans les accidents. Pour une tonne de marchandises transportées en France entre 1993 et 2016, on a quasiment éliminé la nuisance environnementale aux citoyens. Les transporteurs labellisés TK'Blue sont en état de le démontrer, ceci explique les plus de 5000 labellisations en seulement quelques mois sur notre site ! ■