

## **Prix du stationnement des SUV à Paris, la fausse bonne idée : l'impact environnemental des véhicules n'est pas automatiquement lié à leur poids !**

**Paris, le 5 février 2024**

**Après la consultation menée le 4 février par la Mairie de Paris sur les tarifs de stationnement des SUV, la CSIAM appelle urgemment à repenser l'approche de la transition écologique dans le secteur automobile, afin de réduire la pollution des véhicules grâce à des mesures réellement équitables et incitatives.**

Ce dimanche 4 février, les habitants de Paris étaient invités à exprimer leur avis sur la proposition suivante : « Êtes-vous pour ou contre l'instauration d'un tarif spécifique pour le stationnement des véhicules individuels lourds, volumineux et polluants ? ». Au terme de cette consultation, seuls 3% des parisiens se sont prononcés en faveur de l'application d'un tarif spécial pour les voitures considérées comme 'lourdes et encombrantes'.

La CSIAM regrette cette campagne, qui visait particulièrement les SUV sans pour autant définir clairement cette catégorie de véhicules. Un raccourci trompeur a été établi entre l'impact environnemental des voitures et leur poids, omettant de prendre en compte à la fois les données scientifiques et les évolutions technologiques du secteur.

La transition écologique, un enjeu majeur dans le domaine de la mobilité et particulièrement pour le secteur automobile, qui est en pleine mutation, nécessite plus que jamais de **faire l'objet d'un débat nuancé et éclairé**. L'adoption de mesures efficaces par les politiques est nécessaire pour répondre à ce débat de santé publique. Compte tenu de l'importance de ces enjeux, et face à la confusion entourant les discussions et déclarations sur ce sujet, la CSIAM souhaite éclairer le débat :

- **La pollution liée aux automobiles ne dépend pas tant du modèle de véhicule, mais plutôt de sa technologie et de son utilisation.** Ainsi, un 'SUV' thermique récent, doté de technologies propres et efficaces, peut avoir un impact environnemental inférieur à celui de voitures plus anciennes ou moins bien entretenues, même si ces dernières sont plus légères.
- **Le stationnement payant pour les véhicules hybrides et électriques va à l'encontre de l'accompagnement de la décarbonation de la mobilité.** La transition vers l'électrification, l'hybridation, et l'utilisation de carburants alternatifs est essentielle pour réduire les émissions de tous les véhicules. En stigmatisant les 'SUV', la mairie de Paris passe à côté de l'objectif plus large de réduction des émissions polluantes des véhicules et envoie un signal négatif à ceux qui avaient fait le pas de l'électrification ou qui envisagent de le faire.
- **La tarification au poids annoncée par la Mairie de Paris ne s'appuie pas sur des bases scientifiques et réglementaires solides.** Si la Mairie de Paris souhaite moduler le tarif de stationnement en fonction des 3 critères (durée du stationnement, surface occupée par le véhicule ou son impact sur la pollution

atmosphérique) que lui permet le Code général des collectivités (art. L.2333-87), il faut que la méthode soit revue. La surface occupée par un véhicule n'est pas liée à son poids (aucune corrélation) et le critère scientifique établi pour évaluer la pollution atmosphérique des véhicules est les vignettes CritAir et non le poids.

- **Cette politique s'appuie sur une démarche à la fois injuste et exclusive** : cibler exclusivement les visiteurs et discriminer les utilisateurs de 'SUV' ayant des justifications légitimes telles que des besoins familiaux ou des impératifs liés à leur mode de vie, remet en question le principe fondamental de la liberté de choix individuel. Les 'SUV' ont été construits pour répondre à des besoins de mobilité des familles.

La CSIAM appelle donc à repenser cette approche et à rechercher des solutions inclusives et efficaces pour permettre **la réduction de la pollution et la transition écologique du secteur** sans exclure ou discriminer. Des initiatives telles que **les tarifications modulées en fonction des émissions, les primes à la conversion pour les véhicules propres, ou encore les avantages pour les véhicules électriques et hybrides**, l'investissement dans les transports publics sont des exemples de mesures qui peuvent contribuer à un environnement plus propre et plus inclusif pour tous les citoyens.

La solution aux défis environnementaux ne réside pas dans la division ou la stigmatisation, mais dans l'adoption d'une vision holistique qui promeut des alternatives durables pour tous grâce à un véritable débat éclairé sur cette question avec les citoyens et la Mairie de Paris. Cette démarche inclusive doit s'appuyer sur des stratégies éprouvées, comme les Zones à Faibles Émissions (ZFE), qui ont déjà montré leur efficacité à l'échelle européenne dans la réduction des émissions de polluants atmosphériques nocifs tels que les oxydes d'azote (NOx) et les particules fines (PM10 et PM2.5). En limitant l'accès des véhicules les plus polluants, la Mairie de Paris joue un rôle décisif dans ce processus, non seulement en appliquant le cadre réglementaire des ZFE, mais aussi en assurant que ces mesures soient adaptées, acceptées et efficaces localement.

\*\*\*

## **A propos de la CSIAM**

Créée en 1921, la CSIAM porte depuis plus de 100 ans la voix des constructeurs internationaux en France (deux roues moteur, véhicules légers et véhicules industriels) ; acteur crucial de l'industrie automobile française, la CSIAM représente 85 marques de constructeurs de véhicules comptant pour plus de 60% des immatriculations en France.

Ensemble, ses 53 adhérents produisent environ 2 000 véhicules par jour en France, créant 10 000 emplois et contribuant significativement à l'économie locale et nationale à hauteur de 30 milliards d'euros du PIB français.