

Proposition 4

Une approche globale pour changer la place de la voiture en ville

La proposition

Il s'agit de proposer aux métropoles un contrat avec l'État pour une approche globale d'un changement de l'automobile en ville, assorti de financements correspondants. Les principales rubriques seraient les suivantes :

- intégration des impératifs de santé : voiture électrique, réduction des embouteillages et diminution de la voiture, déploiement des revêtements silencieux et des murs anti-bruit ;
- remontée de la « productivité » des voies laissées aux voitures : autopartage, covoiturage et voiture autonome partagée pour augmenter le nombre de voyageurs par véhicule ; réserver une voie de circulation au covoiturage sur les axes majeurs d'entrée en ville ;
- gestion intelligente de l'usage de la voiture par le paiement à l'usage des parkings et de la voirie (péage urbain modulé et intelligent) ;
- développement de l'usage des transports de masse coordonnés et pratiques : travail sur le dernier km pour un rabattement efficace ; création de micro-hubs d'intermodalité pour multiplier ces prises en charge ; dispositions pratiques pour les usagers (pass unifié...) ;
- plan vélo : vitesse ramenée au seuil de coexistence avec le vélo en ville ;
- prise en compte et régulation des deux roues motorisés ;

Au niveau national, l'alignement de la fiscalité du diesel sur l'essence devra être finalisée et une nouvelle génération de bonus-malus lancée pour intégrer les autres facteurs de pollution (carbone, NO₂, particules et poids).

L'exposé des motifs

La politique des transports s'est montrée jusqu'ici beaucoup trop fataliste face aux pollutions : le bruit est devenu désormais la première cause de plainte environnementale ; les normes Euro n'ont pas empêché les pollutions de la route d'avoir des effets importants sur la santé. La première génération de politique de réduction de la voiture en ville a fait augmenter les embouteillages au point de perdre le bénéfice attendu sur la santé. La voiture stationne 95% de son temps et son taux de remplissage s'établit désormais à 1,05.

La technologie est aujourd'hui prête pour piloter une facturation à l'usage de la route et du parking, et donc d'éviter les embouteillages massifs. Les recettes devront être recyclées en aide au passage aux modes électriques individuels, au vélo et au financement du développement des transports collectifs.

Le chantier ambitieux de l'atténuation du bruit et de l'encombrement ne peut plus relever des seules politiques locales. Le déploiement des revêtements routiers les plus silencieux, des murs anti-bruit, doit aller de pair avec la réduction de la vitesse de circulation, et il sera abondé par l'abandon des nouveaux projets autoroutiers actuels.

Les modalités de mise en œuvre

Ces contrats respectent l'exercice de la compétence de mobilité par les métropoles. Ils apportent le soutien de l'Agence nationale de transition vers une mobilité durable (cf. supra).

Les métropoles auront toute marge de manœuvre sur le paramétrage (péage à visée de décongestion ou à visée environnementale, tarifs modulés si le conducteur n'est pas seul, etc.).

Le coût financier pour l'État pourrait être d'environ 100 M€. Il sera compensé par les recettes supplémentaires liées à l'alignement de la fiscalité du diesel et de l'essence.