

**Conférence de presse du vendredi 7 mars 2014**

## **Elections municipales : quelle place pour la voiture en ville ?**

**Résumé** - Des mesures volontaristes sont indispensables pour libérer la ville de l'emprise excessive de l'automobile. C'est l'intérêt bien compris des automobilistes. Les mesures préconisées par la FNAUT sont réalistes et efficaces.

### **Le constat de la FNAUT : la situation en ville reste inacceptable pour tous**

Malgré certaines évolutions ponctuelles encourageantes, la situation reste inacceptable en ville du fait de l'omniprésence de l'automobile et fait de multiples victimes.

- Les villes françaises restent envahies par un trafic pléthorique et trop rapide, incompatible avec une qualité de vie correcte : le bruit et la pollution de l'air menacent toujours la santé des **citadins** ;
- les **personnes à mobilité réduite** se déplacent toujours difficilement ;
- Les **enfants** sont chassés des rues par le danger des voitures, qui occupent l'essentiel de l'espace public, et souvent emmenés à l'école enfermés dans une voiture ;
- Les aménagements indispensables aux **piétons** et aux **cyclistes** se mettent en place trop lentement alors qu'ils présentent un excellent rapport efficacité/coût ;
- Les **usagers des transports** doivent se contenter de services trop souvent saturés et ralentis par les embouteillages dans les zones denses, et sous-développés sur les trajets banlieue-banlieue et dans les zones périurbaines et rurales. La demande croissante de transport public reste insatisfaite.
- Bien des **automobilistes** restent captifs de la voiture, et subissent la pollution de l'air intérieur de leur voiture, des déplacements longs et stressants, des temps de parcours aléatoires, des difficultés de stationnement, des risques d'accidents et un coût élevé d'usage de la voiture.
- Le fonctionnement des **entreprises** (déplacements domicile-travail et professionnels, livraisons et expéditions) est pénalisé par la congestion de la voirie et des parkings.
- Les gaspillages de carburant pèsent sur notre **balance commerciale**.
- Les coûts externes liés au trafic automobile et supportés par la **collectivité** (congestion, accidents, bruit, pollution de l'air,...) se chiffrent en dizaines de milliards d'euros par an.
- L'étalement urbain diffus, gros consommateur d'espace, se poursuit malgré certaines mesures de densification. Le trafic automobile contribue au réchauffement climatique. Au total, l'usage généralisé de l'automobile participe fortement à la dégradation de l'état de la **planète**.

## Une politique plus volontariste est donc indispensable

Les compromis trop souvent acceptés par les élus, par crainte du lobby routier, ne permettent pas de réduire significativement le trafic automobile urbain.

La FNAUT attend des futurs élus municipaux des choix plus rationnels et cohérents, indispensables pour réduire la dépendance automobile et parvenir à une mobilité respectueuse de l'environnement urbain et de la santé publique, et socialement équitable.

Trois citations pour y voir clair :

- Yves Martin, ancien président de la mission contre l'effet de serre : « la ville est invivable avec l'automobile, et la périphérie invivable sans l'automobile ».
- Patrick Hatzig, actuel vice-président du Conseil régional de Lorraine : « en refusant de choisir courageusement entre le tout-automobile et les alternatives, on condamne les citadins à la double peine, un réseau de transports faible et une agglomération impraticable en voiture » ;
- le préfet Maurice Doublet (vers 1970) : « il faut dimensionner le transport collectif pour les heures de pointe, et la voirie pour les heures creuses ».

## Quelle place pour la voiture en ville ?

Il ne s'agit pas de « faire disparaître toutes les voitures » car la voiture a un rôle à jouer en ville, mais de réduire son rôle devenu excessif, de la remettre à sa juste place, celle d'un véhicule utilisé occasionnellement et non de manière répétitive, et dont la propriété personnelle ne s'impose pas (la voiture assure 73 % des déplacements domicile-travail des 18 millions d'actifs).

- **La FNAUT défend l'intérêt bien compris des automobilistes.** Ce n'est pas en renforçant l'accessibilité des centres (voiries, parkings) qu'on leur facilitera la vie (plus on en fait, plus il faut en faire), bien au contraire, c'est en leur offrant une alternative crédible : des temps de parcours réduits en transport collectif, des aménagements sécurisant la circulation à vélo.

Comme les piétons, cyclistes, usagers des transports,... les automobilistes ont tout à gagner à la mise en œuvre de la politique préconisée par la FNAUT. **Libérer la ville de l'automobile, c'est aussi libérer les captifs de l'automobile** des nombreuses contraintes que leur impose l'obligation de trajets quotidiens en voiture pour aller travailler.

- Plus généralement, la réduction du trafic automobile est une **démarche gagnant-gagnant** : les habitants des centres comme ceux des banlieues et des zones périurbaines en seront bénéficiaires, de même que les acteurs économiques et les contribuables.

- Un rôle plus modeste de la voiture n'est pas une perspective utopique : la circulation a déjà diminué de 25 % à Paris en une dizaine d'années.

- On observe déjà, dans tous les pays développés, une désaffection du public à l'égard de la voiture, et pas seulement en raison de son coût : le covoiturage et l'autopartage se développent, la voiture attire de moins en moins les jeunes.

## **Quelles mesures prioritaires ?**

Depuis quelques années, grâce aux plans de déplacements urbains, le trafic automobile a régressé dans les centres de quelques grandes agglomérations (Grenoble, Lille, Lyon, Strasbourg,...).

La FNAUT souhaite que la politique mise en œuvre dans ces grandes agglomérations soit poursuivie, amplifiée et étendue à toutes les zones urbaines. Une panoplie de mesures complémentaires est disponible, **il n’y a rien à inventer**.

### **Un partage plus équitable de la voirie**

- Pour attirer l’automobiliste, le transport collectif de surface (tramway et bus) doit offrir une vitesse commerciale plus élevée, donc disposer de couloirs réservés et de priorités aux carrefours. Ces mesures doivent profiter à toutes les lignes, et pas seulement à quelques lignes privilégiées.
- Les piétons doivent disposer de trottoirs libérés de tout ce qui les encombre, et les cyclistes d’aménagements diversifiés assurant leur sécurité.

### **Une circulation ralentie**

- Une extension des zones 30 à l’essentiel du territoire urbain (zones résidentielles et commerciales, voisinage des écoles) est nécessaire à la sécurité et à la tranquillité des citoyens. La vitesse de 50 km/h, maintenue sur les axes de transit et de circulation entre quartiers, doit devenir l’exception.

### **De nouvelles infrastructures bien sélectionnées**

- Les TCSP ne sont pas des investissements « pharaoniques », et ils ont prouvé leur efficacité.
- Le tramway, dont la capacité est un atout essentiel, n’est pas réservé aux grandes agglomérations, on dispose aujourd’hui de tramways à bas coût (Besançon).
- Les projets routiers (voiries, parkings centraux) doivent être abandonnés, les ouvrages existants étant engorgés essentiellement par un trafic local qui peut être absorbé par des transports collectifs plus performants. Les nouvelles voiries n’ont aucun impact durable sur la fluidité du trafic.

### **Une tarification solidaire des transports urbains**

- Dans chaque agglomération, une tarification solidaire doit être instaurée afin de garantir le droit au transport des usagers à faibles revenus, la gratuité étant réservée à ceux qui en ont vraiment besoin, dans le cadre d’une démarche de réinsertion sociale.
- Compte-tenu des difficultés budgétaires des collectivités locales, une hausse très modérée des tarifs peut être envisagée pour faciliter le financement du système de transport, mais pas avant que les coûts de production aient été réduits par une amélioration des conditions de circulation des bus et tramways, et que les automobilistes apportent eux aussi leur contribution (hausse du prix du stationnement et des amendes, péage urbain).
- Une contribution des automobilistes au financement des transports collectifs est légitime sans même parler des coûts externes du trafic routier : sans l’existence d’un réseau performant de transport collectif, le blocage de la circulation est inéluctable.

## Une nouvelle génération de mesures

Les mesures qui précèdent ne sont pas nouvelles, il s'agit aujourd'hui de les mettre en œuvre de manière plus systématique et volontariste dans toutes les agglomérations. Mais de nouvelles mesures doivent être expérimentées :

- une réelle **densification** de l'habitat et des activités autour des axes lourds de transport collectif ;
- des mesures décisives d'encouragement à l'**autopartage**, très incitatif, sous sa forme traditionnelle, à l'utilisation des modes alternatifs à la voiture et à la démotorisation des ménages ; une voiture autopartagée remplaçant au moins 5 voitures personnelles, beaucoup d'espace urbain consacré au stationnement peut ainsi être récupéré ;
- l'introduction du **péage urbain** (péage de zone ou péage sur les pénétrantes autoroutières).

Pour la FNAUT, le péage urbain est un dispositif équitable. La réduction de la circulation et l'affectation du produit du péage au transport collectif bénéficient aux ménages urbains les plus modestes, ceux qui n'ont pas de voiture et souffrent le plus de la pénurie de transport collectif et des nuisances de la circulation. Les automobilistes périurbains peu fortunés peuvent utiliser le transport collectif, quitte à se rabattre en voiture sur un parking relais.

## Eviter les fausses bonnes idées et les gadgets

En période électorale, on voit fleurir les propositions tape-à-l'œil.

- Le transport par câble est à la mode, mais son créneau est très étroit: les liaisons entre une ville haute et une ville basse, le franchissement d'obstacles naturels (Brest, Toulouse). Mais le « tramway aérien » n'a pas vocation à remplacer le tramway.
- Il ne faut pas trop miser sur la voiture électrique, son créneau est étroit lui aussi (flottes municipales, taxis), une voiture électrique est aussi encombrante qu'une voiture thermique.
- La voiture en libre service (Autolib' à Paris) : l'expérience montre que, à l'inverse de l'autopartage traditionnel, elle incite des citoyens non motorisés à se déplacer en voiture.
- En Avignon, Aix-en-Provence, Angoulême, Amiens, Toulouse,... des candidats de droite comme de gauche préconisent la gratuité des transports pour glaner quelques voix, en oubliant de préciser que c'est le contribuable qui devrait payer, et certains refusent des projets « ruineux » de TCSP.
- A Paris, les deux candidates principales promettent l'une des scooters en libre service, l'autre des parkings mutualisés (une manière perverse d'augmenter sans le dire la capacité du stationnement central et d'aspirer davantage de voiture dans les centres). Mais elles veulent aliéner l'emprise de la Petite ceinture parisienne, qui pourrait être rouverte et mise en correspondance avec toutes les lignes de métro (sauf les 2 et 6) et de RER (sauf la A) : Paris est la seule capitale européenne à négliger une telle opportunité.