

Se déplacer - Objectif A2

AMÉNAGER LES VOIES PUBLIQUES POUR PERMETTRE DE NOUVELLES HABITUDES DE DÉPLACEMENT

Impact gaz à effet de serre :



Les aménagements d'infrastructures peuvent avoir un effet important sur les émissions, particulièrement si elles sont réalisées en lien avec les incitations de SD A1. L'interdiction progressive des véhicules en centre-ville peut avoir un effet limité sur les émissions à court terme, mais cet effet peut devenir important à long terme, au fur et à mesure que les zones d'interdiction s'étendent, et en contribuant à changer le rapport à la voiture en ville.

Résultat du vote :

Nombre d'inscrits : 150
Nombre de votants : 148
Nombre d'abstentions : 2
Nombre de suffrages exprimés : 145
OUI : 98,6 %
NON : 1,4 %
Pourcentage de votes blancs sur le nombre de votants : 2 %

PRÉSENTATION SYNTHÉTIQUE DE L'OBJECTIF

Notre ambition est de rendre possible l'alternative à la voiture individuelle en solo chaque fois que cela est possible, ce qui implique des aménagements, des investissements et des évolutions réglementaires.

S'il n'existe pas d'aménagement pour les autres moyens de transport, nous ne parviendrons pas à changer les habitudes. Nous avons encore des marges très importantes de progrès dans ce domaine.

Pour ce faire, nous proposons de :

- TL PROPOSITION SD-A2.1** : Créer des parkings relais
- TL PROPOSITION SD-A2.2** : Interdire les centres villes pour les véhicules les plus émetteurs de gaz à effet de serre
- TL PROPOSITION SD-A2.3** : Augmenter les montants du Fonds Vélo de 50 à 200 millions d'euros par an pour financer des pistes cyclables
- TL PROPOSITION SD-A2.4** : Généraliser les aménagements de voies réservées aux véhicules partagés et aux transports collectifs sur les autoroutes et voies rapides

PRÉSENTATION DÉTAILLÉE DE L'OBJECTIF

Nous voulons que d'ici 2030, l'espace public soit adapté à d'autres usages que celui de la voiture individuelle.

Les aménagements ont un impact important sur nos comportements et faciliter les mobilités moins émettrices de CO₂ est un enjeu majeur.

Pour cela, nous proposons d'agir à différents niveaux :

D'abord, nous proposons deux actions complémentaires pour « désinciter » l'accès aux centres-villes pour les véhicules les plus émetteurs de gaz à effet de serre :

- Créer des parkings relais dont le ticket permet un accès aux transports publics en centre-ville ;
- Interdire l'accès aux centres-villes pour les véhicules les plus polluants (polluants locaux) à court terme, en se basant sur les réglementations existantes, puis dans un second temps, avant 2030, en s'appuyant sur le niveau d'émission de gaz à effet de serre des véhicules.

Il est possible de réduire la place des véhicules en centres-villes, comme l'ont montré de nombreuses collectivités (Strasbourg, Madrid, Oslo...). Pourtant, les véhicules restent très présents dans la majorité des centres-villes, ce qui contribue aux émissions de CO₂ et aux émissions de polluants locaux très nocifs pour la santé humaine. La justice européenne a d'ailleurs jugé que la France a dépassé « de manière systématique et persistante » depuis 2010, le seuil limite dans l'air de dioxyde d'azote, alors que ce gaz est responsable chaque année de 7 500 décès prématurés en France.

Ensuite, il s'agit de rendre possible le développement d'alternatives à la voiture, en investissant dans les infrastructures de mobilité douce. Nous proposons d'augmenter le montant du Fonds Vélo de 50 à 200 millions d'euros par an pour financer des pistes cyclables.

Enfin, nous souhaitons encourager le covoiturage et les transports en commun en généralisant les aménagements de voies réservées aux véhicules partagés et aux transports collectifs sur les autoroutes et voies rapides notamment sur les « pénétrantes » du périurbain vers les centres pour réduire les temps de déplacement et permettre des trajets directs.

PROPOSITION SD-A2.1 : CRÉER DES PARKINGS RELAIS

Cette proposition vise à créer des parkings relais pour permettre aux personnes de déposer leur véhicule à la lisière du centre-ville :

- Pour chaque zone limitée ou interdite, en fonction de la taille de la ville, 1 à 4 (chiffre indicatif) parkings relais minimum devront être prévus et financés, avec une connexion au réseau de transport public. Ces infrastructures doivent être anticipées et financées sans attendre afin d'offrir de réelles alternatives aux citoyens ;
- Ces parkings relais devront être installés près des transports en commun pour en faire des points multimodaux. Pour éviter l'artificialisation des sols, les parkings à étages végétalisés seront privilégiés chaque fois que possible ;
- Ces parkings relais donnent droit pour les utilisateurs à un ticket utilisable dans les transports publics en centre-ville ;
- Un appui de l'État pour financer ces infrastructures, en complément des collectivités, est préconisé par le groupe ;
- Ces parkings relais existent déjà dans certaines villes : à Strasbourg, 10 parkings permettent de stationner son véhicule pour la journée et de bénéficier d'un aller-retour en tramway ou en bus pour l'ensemble des passagers du véhicule (dans la limite de 7 personnes voyageant ensemble) avec un tarif à la journée autour de 4 euros ; à Aix-en-Provence, ces parkings relais

ont également été aménagés et donnent accès aux bus de la ville ; à Dublin, 7 parkings relais proposent au total 2 200 places de stationnement et un système innovant de paiement : « *pay by text, by phone or online* » ayant pour objectif d'augmenter la fréquentation.

Cette proposition ne peut pour le moment s'appliquer aux départements d'outre-mer. Les réseaux de transports en commun et le manque de foncier ne permettent pas la construction de parking relais. Une réflexion pour une mise en place sur le long terme est possible, il faudra cependant réfléchir à des modalités de mise en œuvre et de financement.

TL PROPOSITION SD-A2.2 : INTERDIRE LES CENTRES VILLES POUR LES VÉHICULES LES PLUS ÉMETTEURS DE GAZ À EFFET DE SERRE

L'objectif de cette proposition est de limiter les véhicules les plus émetteurs de gaz à effet de serre dans les centres-villes. Elle permet de réduire les émissions de gaz à effet de serre, tout en améliorant la santé des habitants car tous les véhicules émettent des polluants locaux (particules fines liées à la combustion et aux pneus, oxyde d'azote, etc.). Elle se justifie également par le fait que les centres-villes peuvent développer les transports en commun et les mobilités alternatives (vélo, trottinette, marche, etc.) pour limiter l'usage de la voiture.

Cette proposition est pensée par le groupe en deux temps : à court terme, agir sur les véhicules émetteurs de polluants locaux, en s'appuyant sur la réglementation existante ; à plus long terme, interdire les centres-villes aux véhicules fortement émetteurs de CO₂.

→ À court terme, interdire l'accès aux centres-villes pour les véhicules les plus polluants en se basant sur les réglementations existantes (c'est-à-dire en étendant les zones de faible émission (ZFE) et en les rendant obligatoires) :

- En cas de non-respect des valeurs limites annuelles fixées par la réglementation européenne pour les polluants locaux (c'est-à-dire pour n'importe lequel des polluants inclus dans la norme Euro sur les véhicules), le maire d'une ville doit s'engager à mettre en place dès l'année suivante, des mesures structurantes pour réduire ses émissions, en augmentant l'accessibilité aux alternatives (transports en commun et mobilités actives) et en désincitant l'usage des véhicules particuliers, de société ou de livraison, notamment les plus polluants. Cette proposition est applicable dès les textes adoptés.

→ D'ici 2030, mettre en place une exclusion des véhicules les plus émetteurs de CO₂ dans les centres-villes. Cette exclusion concernera *a minima* les véhicules émettant plus de 110g de CO₂/km, ou un seuil plus faible si cela est jugé pertinent.

En parallèle, des moyens seront mis à la disposition des collectivités pour encourager la création de parkings relais et d'innovations permettant d'améliorer l'offre de transports alternatifs à la voiture et de réduire les émissions liées aux transports. Ce mécanisme pourra notamment passer par un financement accru des appels à projets innovants, afin de financer les projets des collectivités territoriales, et, de développer massivement des transports en commun pour qu'ils soient attractifs et plus nombreux aussi bien à la campagne qu'en ville. La prise en charge financière pourrait être faite par l'État. La collectivité territoriale pourrait financer selon son choix la gratuité ou non pour les usagers.

Des exemptions pourront être prévues de manière transitoire pour les professionnels (artisans) et des cas spécifiques (personnes en situation de handicap, ambulances, etc.).

La très récente décision de la cour d'appel d'Angleterre, qui a jugé illégal le projet de construction d'une 3^{ème} piste de l'aéroport londonien d'Heathrow, faute de prise en compte des engagements climatiques du Royaume-Uni, peut ouvrir une piste complémentaire.

NB : À Madrid, seuls les véhicules à faible émission sont autorisés dans le centre-ville depuis 2018. La zone concernée couvre 472 hectares¹. Il doit être précisé que la mesure a été critiquée lors de sa mise en œuvre ; mais quelques années plus tard, lorsqu'une nouvelle équipe municipale a proposé de revenir en arrière, des protestations des habitants de Madrid ont été organisées afin de maintenir l'interdiction des voitures².

À Oslo, quasiment aucune voiture ne circule dans le centre-ville, 700 places de parking ont été remplacées par des pistes cyclables. Des exceptions concernent les véhicules d'urgence, les véhicules de livraison à des horaires définis, et les véhicules des personnes à mobilité réduite. Le changement a été effectué sur environ 3 ans³.

TL PROPOSITION SD-A2.3 : AUGMENTER LE MONTANT DU FONDS VÉLO DE 50 À 200 MILLIONS D'EUROS PAR AN POUR FINANCER DES PISTES CYCLABLES

En France, la part du vélo dans les déplacements des Français a chuté de presque 8 points entre 1970 (10 %) et aujourd'hui (2,7 %).

D'après l'enquête nationale transport et déplacement (2008), tous types urbains confondus, de l'espace à dominante rurale jusqu'à Paris intra-muros, les déplacements pour des activités étant à des distances inférieures à 5km, représentent 44 % des déplacements en moyenne, avec un maximum de 57 % et un minimum de 31 % suivant le type urbain. Un vélo électrique peut aisément rouler à 20 km/h, ce qui permet de réaliser un déplacement de 5 km en 15 min.

Le gouvernement a établi en 2018 un plan vélo, repris dans la loi LOM. Ce plan vélo a notamment mis en place la création d'un fonds où l'État verse 50 millions d'euros par an pour financer des infrastructures avec les collectivités (mais le Conseil d'orientation des infrastructures avait estimé les besoins à 88 millions d'euros par an). Le budget de 50 millions d'euros par an équivaut à 0,7 euros par habitant et par an, auxquels s'ajoutent 7,70 euros par habitant par les collectivités locales. Ce montant est à comparer aux 27 euros de dépenses qui sont allouées au vélo au Danemark et aux Pays-Bas (source : Shift Project, 2018 ; WWF France, 2018). Si on souhaitait passer à 30 euros par habitant, il faudrait augmenter le montant de ce fonds.

L'objectif est de donner l'habitude du vélo pour encourager cette mobilité douce, en augmentant les dotations de l'État pour les infrastructures de vélo de 50 à 200 millions d'euros par an (montant demandé par la FUB, Fédération des usagers de la bicyclette).

Cette aide devrait également être utilisée pour développer des pistes cyclables en zone rurale. Une possibilité serait de réserver un montant de l'enveloppe aux zones rurales (entre 25 % et 33 % sur des parcours sur lesquels un flux quotidien à vélo pourrait être possible).

Au-delà des infrastructures, qui sont le cœur de son objectif, ce fonds pourrait également soutenir les dispositifs d'aide à l'achat de vélo électrique.

TL PROPOSITION SD-A2.4 : GÉNÉRALISER LES AMÉNAGEMENTS DE VOIES RÉSERVÉES AUX VÉHICULES PARTAGÉS ET AUX TRANSPORTS COLLECTIFS SUR LES AUTOROUTES ET VOIES RAPIDES

Cette proposition vient encourager le covoiturage et les transports en commun en généralisant les aménagements de voies réservées aux véhicules partagés (à partir de 2 ou 3 voyageurs par véhicule) et aux transports collectifs sur les autoroutes et voies rapides notamment sur les « pénétrantes » du périurbain vers les centres, pour réduire les temps de déplacement et permettre des trajets directs.

1. Sources : <https://www.theguardian.com/cities/2018/nov/30/its-the-only-way-forward-madrid-bans-polluting-vehicles-from-city-centre> ; https://www.francetvinfo.fr/economie/automobile/essence/environnement-madrid-bannit-les-voitures-polluantes_3079545.html

2. Source : <https://www.bbc.com/news/world-europe-48886405>

3. <https://www.oslo.kommune.no/getfile.php/13319592-1553857948/Content/Politics%20and%20administration/City%20development/Car%20free%20city/The%20Car-free%20Livability%20Programme%202019.pdf>

Les voies dédiées aux véhicules à occupation multiple ont été expérimentées dans plusieurs pays et, en France, dans plusieurs villes comme Grenoble. En Ile-de-France, la proposition d'utiliser les bandes d'arrêt d'urgence pour le co-voiturage a été formulée par l'exécutif régional mais se heurte notamment à des difficultés de mise en place de la vidéo verbalisation sur cette voie⁴.

Ces dispositifs pourraient faire l'objet d'une expérimentation plus large avec le soutien de l'État sur les 10 plus grandes aires urbaines de France, avec une évaluation des impacts.

Globalement, il conviendrait d'augmenter les dotations de l'État envers les collectivités territoriales pour développer les transports en commun.

NB : il ne s'agit pas de financer de nouvelles infrastructures mais de les utiliser autrement (à tout moment ou sur des horaires particuliers, et sur des itinéraires identifiés).

Nous sommes conscients que ces propositions auront un impact sur les acteurs suivants au sein de la société :

- Pour l'interdiction des centres-villes : les habitants et les visiteurs réguliers (salariés notamment), mais aussi l'ensemble des professions (commerçants, livreurs) qui se trouvent dans l'obligation de se déplacer quotidiennement dans ces zones :
 - Il conviendra de prévoir des exemptions pour les professionnels puis une interdiction progressive, en compensation des aides destinées au renouvellement du parc de véhicules.
- Pour le développement du vélo : les autres usagers de l'espace public, notamment les automobilistes qui devront s'habituer à partager la route ;
- Pour les aménagements de voies réservées : les autres usagers de ces routes et particulièrement les utilisateurs de voitures individuelles, qui circulent seuls dans leur véhicule.

Cela nécessite, pour que l'objectif soit atteint, que l'État, les collectivités, les individus et le secteur privé prennent les mesures suivantes :

→ Par l'État :

- Faire évoluer la réglementation (sur les ZFE) ;
- Faire un investissement financier plus fort (dans le cadre du fonds vélo et de la dotation aux collectivités territoriales).

→ Par les collectivités territoriales :

- Appliquer la réglementation (ZFE) et aller au-delà ;
- S'inscrire dans la dynamique en contribuant au financement des aménagements propices aux mobilités alternatives en complément des aides de l'État.

4. <http://www.leparisien.fr/info-paris-ile-de-france-oise/transports/grand-paris-les-voies-reservees-au-covoiturage-c-est-pour-quand-10-07-2019-8114088.php>