

Chapitre 6 : propositions relatives à la circulation routière et aux transports

☐ **6-01 : unifier nationalement les limitations de vitesse et limiter les limitations**

Traverser la France en voiture est devenu un souci car il faut traquer en permanence les panneaux de limitation de vitesse au lieu de rester attentif à la route. En effet, avec la bénédiction d'un Etat défaillant, chaque Département et chaque Commune sèment à tout vent une dizaine de limitations différentes (10, 20, 30, 40, 50, 60, 70, 80, 90, 100 ou 110 km/h...) et piègent trois-quart des contrevenants pour quelques km/h de dépassement.

Il faut mettre fin à cette pagaille et limiter à cinq la diversité des interdictions :

- Vitesse du pas conseillée pour les zones piétonnes aménagées avec verbalisation à partir de 20 km/h
- 30 km/h pour les zones de rencontres, effectivement aménagées, avec verbalisation à partir de 40 km/h
- 50 km/h dans les agglomérations et les zones dangereuses hors agglomérations avec verbalisation à partir de 60 km/h
- 90 km/h pour les routes hors agglomérations avec verbalisation à partir de 100 km/h
- 130 km/h pour les autoroutes et les voies rapides avec verbalisation à partir de 140 km/h

Toutes les autres limitations (et en particulier les fréquentes limitations routières à 30 km/h, 70 km/h, 80 km/h et 110 km/h) doivent être supprimées et interdites.

Parallèlement, les milliers de panneaux 50 en agglomérations, 90 sur routes et 130 sur autoroutes, sont à supprimer du fait de leur inutilité coûteuse (la signalisation apposée aux frontières suffit).

☐ **6-02 : supprimer les ralentisseurs (dos d'âne) et les retrécissements de chaussées à circulation alternée**

Très inconfortables, les ralentisseurs abîment les suspensions des véhicules et distraient l'attention des automobilistes. Ces dispositifs incommodes totaux des conducteurs y compris la grande majorité qui respectent les limitations de vitesse : c'est inadmissible.

Les retrécissements à circulation alternée obligent très souvent à des arrêts et redémarrages inutiles, pénibles et gourmands en énergie.

Arrêtons d'entraver la fluidité de la circulation.

Il faut remplacer ces dispositifs par des radars affichant la vitesse avant verbalisation, et, dans les zones peu fréquentées, par de simples feux tricolores couplés à des radars (à l'exemple des feux-radars existant au Portugal), complétés par un affichage préalable de la vitesse.

☐ **6-03 : remplacer les obstacles physiques, dans les villes et villages, par des radars affichant préalablement la vitesse**

La circulation des véhicules est rendue de plus en plus difficile et inconfortable par des voies dont la largeur a été réduite. Ce n'est pas la bonne solution pour réduire la vitesse. De même, les bordures saillantes de trottoir et les barrières ou poteaux en tout genre, enlaidissent nos villes et villages et accaparent l'attention des conducteurs. Il faut remplacer ces dispositifs par des radars affichant préalablement la vitesse, dans toutes les villes et villages, car la généralisation des contrôles de vitesse peut seule concilier sécurité et confort de conduite.

☐ **6-04 : unifier nationalement les restrictions d'accès aux centre-villes**

Les villes qui créent des zones à faibles émissions (ZFE) souhaitent aller plus vite que l'Europe dans l'interdiction des véhicules polluants. C'est légitime car la pollution liée à la circulation est plus impactante dans les centres urbains, mais c'est intolérable du fait que les modalités de ces dispositions sont différentes d'une ville à l'autre et d'un pays d'Europe à l'autre : des véhicules concernés différents, des heures d'application différentes, des vignettes ou des badges différents, des sites Internet différents...

Comment s'y retrouver et comment ne pas être excédé par une juxtaposition de dispositifs simples, qui engendre une complexité globale ?

☐ **6-05 : interdire la vente et l'utilisation des motos, des scooters, des buggys et des quads, thermiques**

Source de nuisances sonores, les engins thermiques tels que les motos, les scooters, les buggys et les quads, n'ont pas à circuler sur nos routes et chemins. Il faut commencer par en interdire la vente puis tenir compte de la durée moyenne de vie de ces engins pour interdire graduellement leur utilisation. Il faut également impulser une politique nationale de fabrication de produits alternatifs silencieux et non polluants. Il faut enfin et sans attendre, interdire les bruiteurs qui commencent à apparaître sur les engins électriques.

☐ **6-06 : interdire l'utilisation de tous les engins thermiques dans les parcs régionaux et nationaux, sur les lacs et les bords de mers**

Voitures, camions, motos, scooters, buggys, quads, tracteurs, bateaux, jetskis, tondeuses, tronçonneuses, pompes... Tous les moteurs thermiques doivent être interdits d'utilisation dans ces zones.

☐ **6-07 : supprimer les aides à la conduite dangereuses et interdire la vente de véhicules dépassant la vitesse de 140 km/h**

Obligatoires depuis juillet 2024, les aides à la conduite doivent être revues. Le freinage d'urgence (ou freinage fantôme) est problématique : le véhicule s'arrête brutalement après avoir détecté un supposé obstacle (ombre d'un pont, reflet, bout de pneu sur la chaussée, cycliste à l'arrêt sur le bas côté ou le terre-plein central, animal traversant sans dommage, panes de capteur...). La détection d'un véhicule en angle-mort et la détection d'un franchissement de ligne ne doivent jamais déclencher un changement automatique de direction. Par ailleurs, les véhicules commercialisés dont la vitesse maximale dépasse la vitesse autorisée, sont un non sens. L'accélération maximale des véhicules doit également être limitée.

☐ **6-08 : standardiser la position des commandes des véhicules automobiles**

Commandes de feux ou d'essuie-glaces situées à gauche ou à droite du volant, commandes du limiteur-régulateur de vitesse complètement différentes, position de la marche arrière en haut ou en bas de grille, etc... Les conducteurs évoluant avec plusieurs véhicules de société, ceux qui louent des véhicules pour leurs vacances ou ceux qui utilisent des véhicules en auto-partage, sont de plus en plus nombreux. Il faut donc normaliser les règles de fabrication pour la sécurité de tous.

☐ **6-09 : espacer les visites de Contrôle technique des véhicules**

Le Contrôle technique des véhicules (CT) doit permettre d'écarter les véhicules dangereux (freins, suspensions...) de la circulation, mais ne doit pas être une contrainte inutile et coûteuse : les véhicules passant annuellement en révision chez des garagistes professionnels n'ont pas besoin de passer un CT tous les 2 ans mais tous les 4 ans.

☐ **6-10 : assainir le marché de la location de véhicules**

De la suppression des catégories de véhicules à l'instauration de documents publics listant l'historique des dommages sur chaque véhicule, en passant par la généralisation de contrats-type internationaux, beaucoup est à faire en ce domaine dominé par la combine et la mauvaise foi.

☐ **6-11 : augmenter la taille des emplacements de stationnement**

Que ce soit sur les voies publiques, dans les parkings de supermarché ou dans les garages d'immeubles, la taille des emplacements de stationnement a été fixée en 1994 à 5,00 m x 2,30 m. Il y a 30 ans, la Renault Clio mesurait 3,70 m x 1,60 m (4,00 x 1,80 en 2025) et la Peugeot 405, 4,40 x 1,70 m (4,80 m x 1,90 m pour la 5008 en 2025), soit environ 30 cm de plus en longueur et 20 cm de plus en largeur. En garant une Clio à 10 cm de la limite droite, il ne vous reste pas 50 cm pour sortir sans heurter la portière d'un autre véhicule. C'est insuffisant, inconfortable, générateur de chocs sur les carrosseries et d'invectives entre automobilistes, désagréments qui auraient pu être évités si nos Elus avaient actualisé la norme. Il faut donc sans attendre instaurer une nouvelle norme : 5,50 m x 2,50 m pour revenir à la situation de 1994 ou bien mieux : 6 m x 3 m pour éviter d'y revenir.

☐ **6-12 : généraliser les systèmes de conduite automatisée des trains**

Il vaut mieux avoir un chauffeur en moins et un contrôleur en plus. Contrairement aux dispositifs routiers, les dispositifs de conduite autonome sur les réseaux de chemins de fer sont sûrs : le système VAL fonctionne depuis 1983 (Lille, Toulouse, Rennes, Aéroport de Paris) et le système SAET depuis 1998 (Paris, métro des lignes 1, 4 et 14). La conduite automatique des transports en commun sur rails doit être généralisée. Or, depuis plus de 40 ans, rien n'a été impulsé, soutenu, normalisé et systématisé dans ce domaine par nos Elus. Bougez-vous !

☐ **6-13 : revenir à une tarification au km pour les trajets voyageurs en train**

La tarification variable pénalise tous ceux qui sont obligés de voyager de manière imprévue notamment en cas de maladie ou de décès d'un tiers, ainsi que pendant les week-ends et les vacances scolaires. C'est injuste et cela ne cadre pas avec le service public. De plus, la diminution des coûts informatiques de la SNCF (pas moins de 2 milliards d'euros par an et 4 500 agents... uniquement pour l'informatique) passe par l'abandon des coûteuses usines à gaz gérant la tarification variable ainsi que par la fin des multiples cartes, classes et formules d'abonnements (au moins 13 en 2025).

☐ **6-14 : adopter un Schéma directeur national des transports**

Les bus "Macron" (2015) devaient résoudre tous les problèmes du transport régional. Dix ans après, le succès est là mais seules les lignes les plus rentables ont survécu et se trouvent à 45 % en concurrence avec le train, dont elles ont entamé les recettes (entre 50 et 100 millions d'euros par an selon l'Autorité Régulatrice des Transports).

Il faut donc instaurer un Schéma directeur national définissant notamment les villes autorisées à être reliées par avion, celles qui sont ou devraient être desservies principalement par le train et celles qui doivent bénéficier de lignes d'autobus. Toutes les lignes rentables peuvent être laissées au privé tant que les tarifs restent raisonnables. Les lignes non rentables doivent être subventionnées ou assurées directement, en cas de carence de l'initiative privée, par l'autorité organisatrice des transports (le plus souvent, la Région).

☐ **6-15 : anticiper et maîtriser le développement des infrastructures routières, ferroviaires, fluviales et aériennes**

Les prévisions d'Airbus (rapport Airbus Global Market Forecast 2025-2044) annoncent un doublement du nombre d'avions en circulation dans le monde d'ici 20 ans (49 210 au lieu de 24 730 aujourd'hui). Il serait urgent que nos Elus sortent de leurs vues à court terme et ouvrent un débat sérieux sur ce que doit être le transport aérien et plus généralement le transport dans 20 ans, c'est à dire demain.

Ce n'est ni aux marchés, ni aux entreprises, à décider s'il doit y avoir en France, dans 20 ans, deux fois plus d'avions, deux fois plus de voitures et de camions, deux fois plus de trains voyageurs ou fret, deux fois plus de livraisons à domicile, deux fois plus de déplacements quotidiens, deux fois plus de voyages d'affaires ou de loisirs... Quels choix de société, sachant que le développement ne fait généralement pas bon ménage avec la qualité de vie ? Quelle croissance ? Quelles alternatives ? Quelles priorités ? En d'autres termes, maîtrisons notre avenir.