

De l'air !



11:38

Pour un centre-ville sans camions

La mairie de Budapest a récemment pris des mesures pour limiter l'accès des poids lourds au centre-ville. La tendance est européenne, mais quelles sont les réelles répercussions d'une mesure à première vue écologique ?

Un centre-ville calme, sans embouteillages, des chaussées en bon état, moins de pollution, autant de critères qui définissent une métropole où il fait bon vivre et qui sont synonymes, pour la plupart d'entre nous, d'une vie urbaine agréable. Bien que l'état des routes de Budapest soit encore loin de cette utopie, la restriction des droits d'entrée en centre-ville pour les poids lourds, introduite en avril dernier, ainsi que l'ouverture du nouveau tronçon de la M0, nous laissent encore une lueur d'espoir... Depuis 1972, il existe un système de taxe destiné aux poids lourds qui empruntent les voies publiques, cet outil ayant été mis en place pour réglementer la circulation urbaine et périurbaine en fonction de la capacité de ses voies publiques. Les véhicules sont répartis en quatre catégories, de D1 à D4, selon leur poids. Ceci permet de définir des zones payantes d'une part, mais aussi d'en fermer d'autres à la circulation de certaines catégories de camions, et, ce, dans un souci à la fois économique et écologique.

En 2007, 60 000 poids lourds circulaient chaque jour à Budapest, polluant l'air, provoquant des embouteillages et dégradant le revêtement des routes (30 fois plus qu'une voiture). C'est pourquoi le Conseil municipal de la ville de Budapest a choisi de voter cette année un décret afin de restreindre l'entrée des poids lourds dans le centre-ville. Pour ce faire, il a choisi de multiplier par 10 le droit d'entrée et a élargi la liste des zones où le poids total des véhicules est plafonné afin d'encourager les transporteurs à utiliser les boulevards périphériques. Pour pouvoir circuler sur les routes payantes, chaque véhicule entre 3,5 et 34 tonnes doit disposer d'une vignette ou d'un permis d'entrer en centre-ville attribués par la société Parking Kft, responsable de la tarification des routes urbaines. Le prix moyen des droits d'entrée et de circulation varie selon la catégorie des routes et des véhicules. De 100 à 200 HUF par jour et par arrondissement traversé pour les plus légers, ils peuvent atteindre 20 000 HUF par jour pour les plus lourds, représentant des frais supplémentaires non négligeables pour les sociétés de transport.

Les syndicats protestent vivement contre ces mesures. Ces nouvelles contraintes pèsent en effet sur la situation financière des sociétés de transports qui se voient contraintes d'augmenter les prix des prestations tout en cherchant à rester compétitives. On peut toutefois souligner que les subventions accordées ces dernières années aux sociétés de transport n'ont pourtant pas contribué à la compétitivité de ce segment (ce qui a eu un impact certain sur le prix des produits alimentaires par exemple). De plus, le prix des droits d'entrée n'avait pas augmenté depuis 18 ans et il semble opportun de rappeler que cette augmentation reste plus modérée que l'inflation (900 % en 18 ans). Les fonds ainsi dégagés serviront à maintenir les chaussées en bon état et à construire de nouvelles routes.

Les conséquences de ces mesures ne se sont pas faites attendre: moins de poids lourds dans Budapest et, depuis l'ouverture du pont Megyeri sur la M0, l'avenue Hungária est désormais soulagée d'une grande partie des véhicules qui l'empruntait jusqu'alors. Autre conséquence à moyen terme : le nombre des véhicules de taille moyenne (type Partner, Caddy ou Transporter) risque de se multiplier car les transporteurs seront obligés de répartir les marchandises en plusieurs véhicules plus petits, ce qui d'une part augmentera leurs dépenses et finalement ne réduira pas outre mesure le nombre de véhicules à Budapest.

A l'étranger, la pratique des routes payantes et l'interdiction de circuler dans certains quartiers est assez répandue. Mais, alors qu'en Hongrie les prix des vignettes se définissent en fonction du poids des véhicules et de leur classification

EURO (indicateur environnemental européen), à Berlin, par exemple, ils dépendent de la quantité des gaz polluants émis par les voitures, ce qui oblige aussi les propriétaires de petites voitures à contribuer également à une meilleure qualité de l'air. De nombreuses villes européennes ont déjà introduit différents systèmes de paiement pour soulager les centres-villes: Oslo en 1980, Londres en 2003 et, cette année, Berlin, Hanovre, et Cologne.

Kata Bors

•
Catégorie
Agenda Culturel