

# Zombie tax : vider les rues, remplir les (robo)taxis

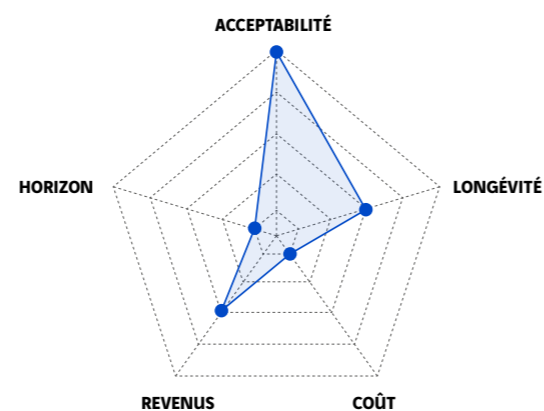
## → LA FIN DE LA VOITURE GARÉE EN PERMANENCE

Taxis, véhicules de transport avec chauffeur (VTC) et robotaxis<sup>180</sup> autonomes présentent une caractéristique commune : leur efficacité dépend de leur capacité à se rendre rapidement disponibles en différents lieux. L'accroissement de leur fiabilité est tributaire de leur bonne connaissance de la demande (tendances, données, algorithmes) et de leur capacité à mobiliser une offre conséquente de véhicules. Concrètement, cela implique que les véhicules arpentent les rues en attendant qu'un client effectue une demande de course, quitte, parfois, à rouler à vide lorsque la demande est trop faible.

Ce phénomène porte un nom : celui de *zombie cars*. Le déplacement continu de plusieurs milliers de véhicules sans passagers exacerbe la congestion sans contribuer à la mobilité urbaine<sup>181</sup>. Or ce phénomène est en hausse car il est économiquement plus intéressant pour un chauffeur de circuler à vide, puisque le stationnement engendrerait des coûts bien supérieurs à ceux de la circulation. Une étude américaine<sup>182</sup> menée à New York indiquait que sur la distance totale parcourue par les VTC, un peu moins de la moitié (45%) l'était par des véhicules roulant sans autre occupant que le conducteur.

## → ANTICIPER L'AVÈNEMENT DU VÉHICULE AUTONOME

À terme, ce phénomène se renforcera si des robotaxis venaient à constituer la norme des déplacements automobiles urbains. En effet, pour être rentables, les opérateurs de flottes auront intérêt à minimiser le temps d'immobilisation de leurs véhicules. En d'autres termes, les véhicules autonomes passeront la majeure partie de leur temps à arpenter les rues en attente de clients.



En 2019, l'État du Massachusetts a examiné une proposition de loi visant à mettre en place une série d'actions en faveur d'un développement raisonné du véhicule autonome dans l'État<sup>183</sup>. Cette proposition de loi intégrait la mise en place d'une taxe forfaitaire de 2,5 cents par mile parcouru par les véhicules autonomes. Ce montant pourrait être réduit dans les cas où le véhicule autonome appartient à une collectivité territoriale, s'il transporte plusieurs personnes, s'il circule hors des heures de pointe ou s'il opère dans une zone ne disposant pas d'une offre de transport collectif.

## → LA FISCALITÉ POUR URBANISER LE VÉHICULE AUTONOME

Ce type de taxe a pour objectif d'orienter les véhicules autonomes vers certains usages (véhicule partagé plutôt que circulant à vide), dans certaines zones (zones peu desservies par les transports collectifs) et à certaines périodes (hors des heures de pointe). Elle permet en outre aux autorités de disposer d'un levier fiscal dont le produit pourra partiellement compenser la diminution des revenus des taxes sur les carburants.

Une telle solution n'est pas encore éprouvée. Elle pose en creux la question de la quantité d'espaces de stationnement qu'il conviendra de préserver dans l'espace public.



→ RETROUVEZ L'INTÉGRALITÉ DE NOTRE RAPPORT SUR NOTRE SITE INTERNET EN SCANNANT CE QR CODE.

## 🏛️ | Qui paie ?



ÉTAT



PRIVÉ

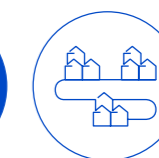


USAGER

## 📍 | À quelle échelle ?



LOCALE



RÉGIONALE



NATIONALE