

Paris le 16 juin 2010

Le Péage urbain validé, le Think Tank TDIE réagit :

« OUI, à l'expérimentation limitée et volontaire du péage urbain ! »

TDIE se réjouit de cette décision parlementaire, qui donne aux acteurs de la mobilité urbaine un outil supplémentaire de régulation de la circulation routière, adaptable à chaque territoire.

TDIE tenait à saluer la décision de parlementaires convaincus de la nécessité de **renouveler et de compléter les outils d'organisation de la mobilité urbaine**. Parmi eux, Louis NEGRE, sénateur des Alpes-Maritimes, Co-président délégué de TDIE rapporteur du Grenelle 2 au Sénat et Philippe DURON, député du Calvados qui sont mobilisés en faveur de l'expérimentation des péages urbains.

Le péage urbain, outil historique et apprécié

Cet outil innovant a été mis en œuvre, dans plusieurs grandes villes étrangères, historiquement à Singapour, où l'espace public est plus rare qu'ailleurs, puis en Scandinavie et à Londres.

Force est de constater **que là où il existe, le péage urbain n'a jamais été supprimé**. Son niveau d'acceptabilité sociale est donc élevé.

Les sondages démontrent que le péage urbain est considéré aussi par les Français comme **l'un des moyens efficaces de réguler, de mieux organiser la mobilité urbaine, de favoriser les transports collectifs en site propre**. Mais attention, ils ne sont pas encore majoritairement prêts, à l'évidence, à accepter l'irruption dans leur vie quotidienne de ce nouvel outil de tarification. Un travail d'explication et de persuasion reste à fournir.

Le péage urbain, des effets réels

Les péages urbains se caractérisent en fonction de leur **configuration spatiale**. Ils peuvent s'appliquer à une section de route ou un ouvrage d'art, ce qui est déjà le cas en France sur les autoroutes concédées et certains ouvrages à péage (**péages de section**) ou s'acquitter en entrant ou en sortant d'un secteur délimité (**péages de cordon**) ou encore se payer lorsqu'on circule à l'intérieur d'un secteur déterminé (**péage de zone**).

Il a systématiquement pour effet de **réduire la congestion urbaine** et de **diminuer les polluants de proximité**. Les péages urbains permettent une nette amélioration de la fluidité du trafic en ville : 15 % de circulation en moins à Londres depuis 2003, entre 10 % et 15 % à Stockholm. L'effet de long terme est plus spectaculaire encore : à Singapour, le nombre de voitures pénétrant dans la zone à péage a été réduit de 76 % depuis sa mise en service en 1975. Enfin, le péage fournit une recette, qui permet d'aider au financement des transports en commun.

Les transports collectifs en sont améliorés (30 % de retard en moins pour les bus de Londres) et davantage fréquentés (entre + 3 % et + 6 % à Stockholm). Résultat : 16 % de CO₂ en moins dans l'air de Londres par rapport à la moyenne annuelle de 2002 et entre 10 % et 14 % de réduction des émissions polluantes à l'intérieur du cordon de péages de Stockholm.

Ils se caractérisent également en fonction :

> de leur **base tarifaire**, au kilomètre, comme en France sur le réseau autoroutier, au passage (cordon), au forfait, et même possiblement à la durée, même s'il n'y a pas de mise en œuvre concrète.

> de leur **base temporelle**, par exemple selon l'heure du déplacement (modulations horaires), le jour (gratuité le week-end par exemple).

> des **critères de pollution** : il peut exister un tarif minoré pour les véhicules décarbonés ou propres, un tarif majoré pour les véhicules les plus polluants... A cet égard, rappelons que **la surmortalité liée à la pollution atmosphérique** représente environ 30.000 morts prématurées.

Et maintenant ?

TDIE appelle les élus des quelques 12 métropoles françaises de plus de 300.000 habitants concernées par une possible expérimentation à **entamer une réflexion sans tabou** sur une éventuelle future régulation des flux par le péage urbain.

L'association demande aux élus de travailler sur cette question en dépassant leurs convictions personnelles et leurs craintes.