



*Donner aux seuls élus volontaires la possibilité
d'expérimenter les péages urbains
sur une durée de temps limité :*

TDIE se réjouit de cette décision parlementaire hautement symbolique, qui donne aux acteurs de la mobilité urbaine **un outil supplémentaire de régulation, adaptable à chaque territoire, de la circulation routière**, qui rapprochera la France du reste de l'Europe.

TDIE tenait à rendre hommage aux parlementaires convaincus de la nécessité de **renouveler et de compléter les outils d'organisation de la mobilité urbaine**, qui ont su convaincre leurs collègues, tout au long des travaux sur le projet de loi Grenelle 2, et leur faire partager leurs convictions.

Parmi eux, Louis NEGRE, son Co-président, sénateur des Alpes-Maritimes, rapporteur du Grenelle 2 au Sénat, Jean DIONIS du SEJOUR, député du Lot et Garonne, Lionel LUCA, député des Alpes-Maritimes, qui se sont mobilisés en faveur de l'expérimentation des péages urbains.

Parmi eux également Philippe DURON, Co-président délégué de TDIE, député du Calvados, qui, avec Louis NEGRE a obtenu la création d'un groupe de travail sur **la décentralisation/dépénalisation du stationnement**, auquel ils participent avec les administrations centrales concernées, et qui doit déboucher, d'ici à la fin de l'année, à une réforme en profondeur du stationnement urbain.

Quelques rappels sur le péage urbain

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

Force est de constater que le péage urbain peut prendre **différentes formes**, s'exprimer de différentes manières selon les capitales où elle a été mise en œuvre, mais force est de constater aussi **que là où il existe, le péage urbain n'a jamais été supprimé** –sauf dans une ville de Norvège, où cela avait été annoncé dès l'origine-, y compris lorsque se sont produites des alternances locales. Son niveau d'acceptabilité sociale est élevé, tout comme la « qualité politique » des systèmes retenus. C'est un fait.

Les enquêtes d'opinion démontrent que le péage urbain est considéré par les Français - au-delà de leurs réticences - comme **l'un des moyens efficaces de réguler, de mieux organiser la mobilité urbaine, de favoriser les transports collectifs en site propre**. Pour autant, ils ne sont pas majoritairement prêts, à l'évidence, à accepter l'irruption dans leur vie quotidienne de ce nouvel outil de tarification.

La question qui demeure posée, et qui doit faire l'objet de nombreux travaux, mais aussi, dans l'idéal, **d'expérimentations**, est bien celle des **modalités de mise en œuvre**, pas celle du principe.

Le péage urbain, pourquoi ?

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.

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

→ Il est aussi une réponse à **une question de santé publique**.

Ils peuvent notamment être modulés **selon des critères de santé publique** avec un tarif minoré pour les véhicules décarbonés ou propres, un tarif majoré pour les véhicules les plus polluants... A cet égard, rappelons que **la sur-mortalité liée à la pollution atmosphérique** représente environ 30.000 morts prématurées.

Péage urbain et étalement urbain ?

Il est parfaitement inexact d'affirmer –et péremptoire d'imaginer- que **le péage urbain serait un facteur d'étalement urbain**.

Outre que ce phénomène, qui est général en Europe et dans le monde, ne s'est nulle part trouvé accéléré ou amplifié dans les agglomérations qui ont été dotées d'un péage urbain, on ne peut raisonnablement envisager que, simplement parce qu'il existe, on non, un péage urbain, les habitants métropolitains décideraient ou non, ou seraient contraints, ou non, d'habiter plus loin du centre...

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.
