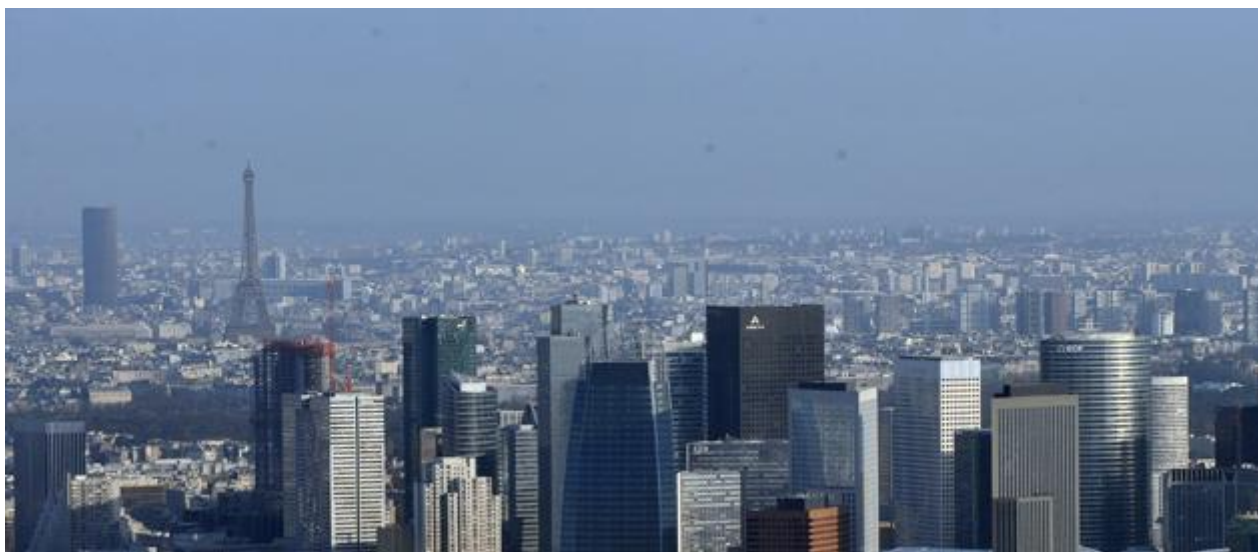


ENVIRONNEMENT

Vers des péages urbains aux portes des grandes villes

Par Chloé Durand-Parenti



À Paris, l'équipe municipale ne cache pas ses réserves © Mousse/ABACAPRESS.COM

Imaginez le centre de Paris, de Marseille ou de Lyon avec une circulation automobile réduite de 15 à 20 %, des vélos et des bus circulant sans encombre, moins de bruits de klaxon et de gaz d'échappement... Ce qui relève aujourd'hui de la fiction pourrait être la réalité de demain. Des péages urbains pourraient prochainement dissuader les véhicules individuels d'entrer dans les grandes villes françaises. Le Sénat a en effet adopté dans la nuit de lundi à mardi un amendement au projet de loi de Grenelle II, permettant l'expérimentation des péages urbains, déjà utilisés avec succès par de grandes capitales européennes, telles que Londres et Stockholm. "À l'heure actuelle, les grands centres urbains sont congestionnés, embouteillés et finalement asphyxiés", relève Louis Nègre, sénateur UMP à l'origine de cet amendement, interrogé par lepoint.fr. L'objectif est d'"éviter la thrombose" en fluidifiant le trafic, de gagner "en qualité de vie" mais aussi "en matière de santé publique".

D'après le texte, qui doit encore passer à l'Assemblée, seules les villes volontaires et de plus de 300.000 habitants pourront expérimenter la solution du péage urbain pour une durée de trois ans. Concrètement, seules Paris, Lyon, Marseille, Toulouse et Nice pourraient être candidates. L'expérience passera obligatoirement par une concertation entre une ville et les communes de sa banlieue, ainsi que par une étude d'impact préalable. "Cette étude, réalisée à charge et à décharge, devra vérifier que le bénéfice de

l'instauration d'un péage est effectivement supérieur aux inconvénients engendrés", précise Louis Nègre.

Réticences

Sur chaque candidature, le ministre chargé des Collectivités territoriales et celui chargé des Transports émettront un avis non contraignant. Mais, c'est au Conseil d'État que reviendra la décision finale d'autoriser la création du péage. Quant à l'argent dégagé par la taxation des automobilistes - généralement entre 2 et 10 euros par jour et par véhicule -, il est prévu qu'il soit alloué, dans sa totalité, à un "plan de déplacement urbain" et, donc, au développement des transports en commun. "Le texte exige qu'une solution alternative soit prévue pour les usagers : transports en commun, parking-relais", précise l'élu des Alpes-Maritimes.

La ville de Lyon figure au premier rang des intéressées. Le Plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération, arrêté le 30 juin 2008, recommandait déjà la mise en place d'un péage urbain à l'entrée de la capitale des Gaules. Le maire Gérard Collomb, socialiste, y est favorable... sur le principe. "Je ne suis pas contre, mais il faut le faire de manière juste socialement", a-t-il confié mercredi au quotidien régional *Le Progrès*. En outre, il indique sur son blog que des aménagements, préalables, sont nécessaires et, dans le cas de sa ville, la construction du tronçon ouest du périphérique. Au conseil de Paris, le groupe UMP a demandé mardi au maire Bertrand Delanoë de lancer une étude, dans le cadre du Grand Paris, sur la mise en place d'un "écopéage". Mais, là aussi, l'équipe municipale émet de sérieuses réserves évoquant le risque d'une "ségrégation urbaine". À l'évidence, le péage urbain n'est pas pour demain.