

**Monsieur le Président
Syndicat Mixte du Schéma Directeur
21 rue Lesdiguières
38000 GRENOBLE**

Objet : péage urbain

Monsieur le Président,

comme vous le savez, l'ADTC s'efforce de promouvoir une politique durable des transports dans la région grenobloise. Une telle politique passe à la fois par le développement des modes alternatifs à l'automobile et par la maîtrise de la circulation routière.

Notre attention a donc été attirée par le succès du péage urbain dans plusieurs villes européennes, en particulier à Londres depuis 2003 et à Stockholm plus récemment.

- L'instauration du péage urbain a provoqué immédiatement une chute du trafic de l'ordre de 15-20%, ce qui a permis d'obtenir la fluidité souhaitée par les milieux économiques et la diminution des nuisances souhaitée par les habitants de la zone soumise à péage et les riverains des accès routiers à cette zone.
- Les transports collectifs ont pu absorber le trafic supplémentaire dû à l'instauration du péage, et l'usage du vélo s'est développé lui aussi.
- La sécurité routière s'est améliorée.
- Le péage a généré des recettes importantes qui ont pu, du moins à Londres, être affectées au financement des transports collectifs.
- Enfin les effets pervers redoutés (détournements de trafic, délocalisations d'activités) n'ont pas pu être clairement identifiés.

Nous avons réfléchi à la possibilité d'introduire un péage urbain dans l'agglomération grenobloise, et le contexte nous semble favorable :

- le péage urbain a été mis en œuvre dans des agglomérations norvégiennes de taille comparable à celle de l'agglomération grenobloise, il n'est pas réservé aux grandes métropoles ;
- les accès autoroutiers à Grenoble sont fortement et durablement embouteillés ;
- la configuration de la cuvette grenobloise, avec un centre dense qui concentre beaucoup d'emplois, semble assez favorable à l'instauration d'un péage urbain ;
- les transports collectifs (trains, autocars) reliant le centre de l'agglomération à la périphérie sont déjà bien développés et la desserte routière peut être rapidement renforcée ;
- le financement des transports collectifs lourds dans la région grenobloise pose problème ;
- le péage urbain dépend de nombreux paramètres permettant de prendre en compte les spécificités locales : géographiques, démographiques et économiques ;
- le péage urbain peut être expérimenté, il n'a pas de caractère réversible ;
- le péage urbain londonien est basé sur un mode de perception coûteux mais, selon la société SETEC-ITS que nous avons consultée, on sait aujourd'hui mettre en place des péages urbains dont le coût d'exploitation n'excède pas 10% des recettes ;
- la légalisation du péage urbain a fait récemment l'objet d'un consensus au sein de l'atelier transport du Grenelle de l'environnement et pourrait être retenue très prochainement par le gouvernement ;
- enfin la population grenobloise est bien sensibilisée aux enjeux environnementaux des transports.

Dans ces conditions, il nous semble que le péage urbain constitue une piste prometteuse et innovante, même s'il ne faut pas en faire une solution miracle, et que son instauration dans le centre de l'agglomération grenobloise mérite une étude approfondie, à laquelle nous souhaitons être associés.

L'étude devrait porter sur les points suivants :

- définition de la zone soumise à péage ;
- type de péage (cordon, zone) ;
- montant et plage horaire du péage ;
- modulations éventuelles (selon l'heure, le type de véhicule et son taux d'occupation) ;
- réductions et exemptions ;
- montant des amendes ;
- impact prévisible sur la fluidité du trafic routier et l'économie locale, sur les projets routiers, sur le fonctionnement des transports collectifs, sur la consommation d'énergie et sur le cadre de vie ;
- évaluation des recettes ;
- mode de perception du péage et des amendes ;
- renforcement souhaitable des transports collectifs et des parcs relais ;
- délais de mise en œuvre d'une expérimentation ;
- compatibilité avec le PDU ;
- effets pervers possibles ;
- mesures éventuelles d'accompagnement social ;
- acceptabilité par le public, information et pédagogie.

Nous considérons que le syndicat mixte du schéma directeur est l'instance la plus adaptée pour étudier ce dossier, dans la mesure où le péage urbain concernerait l'ensemble des habitants de la région grenobloise.

Vous remerciant de votre attention et restant à votre disposition pour vous préciser le sens de notre démarche, nous vous prions de croire, Monsieur le Président, à nos sentiments les meilleurs.

Antoine JAMMES
Président

Copie : Monsieur le Président du SMTC