

## **Le péage urbain est une question de volonté politique"**

**ENVIRONNEMENT** - Alors que les élus estiment que la question d'un péage à Lyon est encore prématurée, le quotidien 20 minutes révélait cette semaine que la préfecture du Rhône, dans son Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA), recommande la mise en place d'un système de ce type à l'horizon 2010. Comme Londres, Milan ou de nombreuses villes du Nord, Lyon pourrait-elle dans un avenir proche instaurer un droit de passage en ville aux automobilistes ? Réponse avec Charles Raux, chercheur au CNRS, directeur du LET (laboratoire d'économie des transports) de l'Université Lyon 2 et [spécialiste de la question des péages urbains...](#)

### **LibéLyon - Un péage urbain d'ici 2010 pour Lyon et Villeurbanne, techniquement, est-ce envisageable ? Et quels seraient les aménagements nécessaires ?**

**Charles Raux** - C'est tout à fait envisageable. Il existe de nombreuses expériences à l'étranger qui montrent que cela marche. Les aménagements dépendent de la zone de péage. Dans les scénarios sur lesquels nous avons déjà travaillé, notamment l'hypercentre de Lyon ou le quartier de la Part-Dieu, il est possible de jouer sur les obstacles "naturels" comme les ponts, les voies de chemins de fer... On installe alors des portiques et l'on équipe les véhicules de tags. Exactement comme les systèmes de télépéage sur l'autoroute. A Londres, de très nombreuses caméras ont été installées et détectent les véhicules qui n'ont pas payé. Le véhicule est signalé et l'automobiliste peut payer a posteriori par internet. En Norvège, on a privilégié l'équipement des voitures en boîtiers.

### **De très nombreuses villes européennes se sont mises au péage urbain. Pourquoi aucune en France ?**

Il y a d'abord un blocage légal. La loi française impose de maintenir une alternative de voirie gratuite aux péages. Lorsque toute une ville passe en péage, il n'y a plus d'alternative gratuite. Cela dit, les lois peuvent évoluer. Plusieurs projets ont été déposés en ce sens, visant notamment à permettre la mise en place de péage sous forme d'expérimentation. Le péage urbain est une question de volonté politique.

### **Justement, on a le sentiment que les élus, tout comme l'opinion publique, sont encore très réticents sur ce sujet...**

C'est vrai, pourtant, à Londres, Ken Livingstone avait été réélu maire en annonçant qu'il mettrait en place le péage, puis avait été réélu une fois après la mise en place du péage. On ne peut pas dire que cela lui a coûté politiquement. En Norvège, les péages ont pu être mis en place grâce à un accord gauche-droite sur ce sujet. En France, il est peu probable que cela arrive. Si la gauche s'empare du sujet, la droite s'y opposera certainement... Mais, les péages posent aussi des problèmes sociaux, et des questions d'équité. Aujourd'hui, avec la crise économique, il est délicat d'imposer ainsi un surcoût aux automobilistes. Il y a cependant des solutions de compensations. Par exemple, on peut imaginer d'offrir des journées gratuites pour des déplacements obligatoires pour le travail. Le système doit être progressif et encourager la personne qui va se déplacer à faire un arbitrage : est-il indispensable ou pas pour ce déplacement d'utiliser ma voiture.

### **Quel seraient les tarifs envisageable d'un péage à Lyon-Villeurbanne ?**

On pourrait imaginer un prix de 2-3 euros la journée, du lundi au vendredi, de 7 heures du matin à 7 heures du soir. Les recettes qui correspondent à ce type de scénario permettraient de multiplier par quatre les capacités de financement des transports en commun.

Propos recueillis par Alice Géraud

Charles Raux a écrit "Le péage urbain", La documentation française, collection Le Point sur, 2007.