

Vers un péage urbain

Evoquer un péage urbain suscite immédiatement de vives réactions, comme s'il était interdit de regarder autour de soi ce qui se fait et de réfléchir aux meilleurs outils pour atteindre nos objectifs qui sont au nombre de 3 :

- Réduire la pollution et les nuisances en ville,
- Limiter la place de l'automobile dans l'espace public afin de favoriser les usages sociaux, urbains et d'environnement,
- Réduire la congestion en incitant aux transports en commun et aux mobilités douces.

Force est également de constater que nous nous accommodons d'une bizarrerie : Acceptation d'un péage pour rouler (péages autoroutiers, ferry....) dans la campagne, mais le seul péage admis en ville serait quand on arrête de rouler (Stationnement) !

Les zones de restriction de circulation (y compris à Bordeaux), les péages en hyper centre (en Italie, à Londres comme ailleurs) sont pourtant des réalités qu'il convient d'expertiser pour voir leurs avantages, inconvénients et plus ou moins grand intérêt eu égard à la spécificité locale.

De plus la gratuité du Transport public fait également débat.

Alors ? Nous proposons d'ouvrir un grand débat pouvant se conclure par un référendum local pour arrêter la stratégie sur l'agglomération :

A verser au débat :

- Des économistes des transports ont proposé l'instauration d'une vignette locale, représentant l'abonnement au réseau urbain permettant soit de rouler, soit d'utiliser les TC, laissant ainsi le choix du meilleur moyen à l'utilisateur.

Concernant le péage sur la rocade et sur les autoroutes d'accès, quelques réflexions :

- D'abord le choix à Bordeaux, n'est pas le choix à Toulouse ou par exemple sont payantes les 15 derniers km vers la rocade quand on vient d'Albi ou des Pyrénées.
- Aux USA, le péage en sortie de ville est courant, mais en sont exonérés les véhicules en covoiturage. Forte incitation...
- Moduler fortement le péage en fonction des heures pour les poids lourds aurait aussi un caractère incitatif.
- Les abonnements locaux, VL et PL peuvent limiter les coûts, de même que des tarifs prenant en compte le quotient familial peuvent être plus justes et socialement acceptables.

- Un péage en hyper centre (intérieur des cours, serait-il plus apte que la limitation d'accès actuelle ?
- Avec les mêmes possibilités de contrepartie en abonnement TC, de stationnement, d'abonnements et de leur modulation.
- Où mettre un péage urbain ? En franchissement de la rocade ou des boulevards ? Quel impact attendu sur la qualité de l'air ? Sur l'apaisement de la circulation ?
- Où doit-on simplement s'en remettre à des critères de bon numéro de plaque ou de vignette Crit'air ?
- Quel niveau de recettes en attendre ? De quoi offrir la gratuité des transports urbains ? De financer de nouvelles infrastructures ?
- Est-il juste d'associer au financement les véhicules de passage, les touristes ?

Pour construire la ville moins polluée, plus vivable et agréable que nous souhaitons tous, il nous faut -ensemble- et en associant étroitement les salariés et habitants faire les choix d'avenir.