

Expérimentation des péages urbains

(Article 65)

Ces fiches Décryptage apportent des éclairages techniques et juridiques sur les mesures du Grenelle 2. Destinées à en faciliter le déploiement par les collectivités locales, elles sont organisées en 5 domaines :

- Énergie et climat
- Transport
- Bâtiments et urbanisme
- Biodiversité
- Gouvernance

Dans des agglomérations de plus de 300 000 habitants dotées d'un plan de déplacements urbains approuvé prévoyant la réalisation d'un transport collectif en site propre, la loi Grenelle 2 permet aux Autorités Organisatrices de Transports Urbains (AOTU) d'expérimenter un péage urbain pour une durée de trois ans. Cette tarification des déplacements effectués au moyen de véhicules terrestres à moteur vise à répondre aux problèmes de congestion et de dégradation du cadre de vie mais également de financement des politiques de transports.

Ce que dit le texte...

L'article 65 précise qu'«une tarification des déplacements effectués au moyen de véhicules terrestres à moteur peut être instituée, à titre expérimental, à la demande de l'AOTU».

Le «péage urbain» est applicable aux véhicules «qui franchissent les limites d'un périmètre géographique ou circulent sur des voies routières déterminées relevant de la compétence de la collectivité ou du groupement de collectivités concerné ou, le cas échéant, des autres autorités compétentes en matière de voirie et avec leur accord».



Dans le centre de Londres, le marquage rouge et blanc au sol indique l'entrée de la zone payante surveillée par plusieurs caméras, qui enregistrent tous les passages.

«**Son montant est fixé** par l'autorité organisatrice des transports urbains dans la limite d'un seuil qui sera défini par décret en Conseil d'État.»

d'infrastructures et de services de transport collectif susceptibles d'accueillir le report de trafic lié à l'instauration du péage.

Son produit est affecté à cette même autorité organisatrice des transports et est utilisé à financer les actions mentionnées au plan de déplacements urbains.

À l'issue d'un an d'expérimentation, les collectivités ou les groupements de collectivités qui mettent en œuvre une expérimentation élaborent un rapport contenant les informations nécessaires à son évaluation et le transmettent au ministre chargé des collectivités territoriales et au ministre chargé des transports.

La loi indique également que le péage urbain ne peut être instauré **qu'après la mise en place**

Ce que cela implique pour les collectivités...

L'expérimentation du péage urbain est assortie de plusieurs dispositions ajoutées au fur et à mesure des débats. Elles contribuent à inscrire l'expérimentation dans une politique globale de mobilité et à mesurer ses effets.

Ainsi, avant de mettre en place un péage urbain, « les collectivités ou les groupements de collectivités intéressés établissent une étude d'impact à charge et à décharge du projet et conduisent une concertation avec l'ensemble des parties concernées. Cette étude est rendue publique ». Les modifications apportées aux études d'impact par la loi Grenelle 2 sont précisées dans la fiche relative à la réforme des études d'impact.

Pour qu'il soit efficient, le péage urbain doit être conçu comme une des mesures du PDU, donc articulée aux actions relatives au stationnement, au soutien aux transports collectifs, aux modes doux, etc.

La mise en place d'un péage urbain demande aux collectivités un certain nombre d'investissements permettant la perception des contributions pécuniaires ainsi que le contrôle des

passages au péage. Au regard des expériences étrangères, ces investissements peuvent être élevés et ne sont compensés qu'au bout d'un certain nombre d'années par les recettes générées, quatre ans par exemple dans le cas de Stockholm. L'effet de levier du péage urbain au profit du financement des politiques de transport n'est donc pas immédiat. Les AOTU gagnent alors à bien identifier au préalable leurs besoins et leurs attentes (décongestion, amélioration du cadre de vie en particulier de la qualité de l'air, participation au financement des transports collectifs, etc.) afin de mesurer si la mise en place d'un péage est la solution adaptée.

Quels que soient les objectifs poursuivis, s'assurer de la réussite d'un péage urbain demande nécessairement aux AOTU de développer des actions de sensibilisation et de communication. Il s'agit de montrer que le dispositif apporte un bénéfice global au territoire : fluidité du trafic, amélioration du cadre de vie, diminution de la pollution atmosphérique, des émissions de gaz à effet de serre et de la consommation des combustibles fossiles, etc.

Quelques collectivités pionnières

Le péage de Londres, un pari politique réussi... jusqu'en 2008

Entrée en service le 17 février 2003, la zone à péage s'étend sur les 21 km² de l'hyper centre de Londres. La zone tarifée correspond à 1,5% de la superficie du Grand Londres, 5,3% de la population, mais à 26% des emplois de l'agglomération. Le tarif de 8£ (soit 12 euros, prix en vigueur depuis le 01/03/06) est applicable de 7 h à 18 h 30, du lundi au vendredi sauf jours fériés. Le paiement doit être acquitté le jour même par courrier, par sms, par internet ou dans certains points de vente (bureaux de tabac, stations essence). Les voitures électriques ou hybrides et les taxis en sont totalement exemptés.

D'après les résultats régulièrement publiés par Transport for London (TfL), l'autorité organisatrice des transports de Londres, le bilan est positif. Les émissions dans la zone ont été réduites, de même que le niveau de congestion dans le centre-ville de la capitale. Le tarif élevé a dissuadé de nombreux automobilistes, ceux-ci s'étant en partie reportés sur les

transports collectifs qui ont vu augmenter leur clientèle de plus de 30% depuis l'instauration du péage. Néanmoins, les recettes générées par le péage sont plus faibles qu'attendues : le coût important du système (140 M€/an pour l'exploitation) et la baisse du trafic expliquent des rentrées d'argent inférieures aux prévisions. En 2007, la zone payante a été augmentée de 17 km², portant la superficie totale à 38 km², soit une augmentation de plus de 80%. Cette extension a moins bien été acceptée par les Londoniens. Elle aurait pour conséquence d'augmenter de 5% les embouteillages dans le centre-ville.

Le péage de Stockholm : fruit d'une expérimentation et d'une consultation populaire

La zone de péage s'étend sur 35 km² et concerne 280 000 habitants sur les 780 000 que compte la capitale suédoise. Les véhicules sont contrôlés automatiquement par des caméras photographiant les plaques minéralogiques.

Un cordon constitué de 18 portiques délimite la zone de péage. La fluidité du trafic n'est pas compromise puisque les voitures ne sont pas tenues de s'arrêter ou de rouler plus lentement aux points de contrôle. Le paiement incombe au propriétaire du véhicule et pas au chauffeur ; il s'effectue dans les 14 jours suivant le passage par un point de contrôle. L'introduction du péage a permis une baisse des temps d'attente dans le trafic (entre 30% et 50%). D'après les bilans socio-économiques effectués, ce sont les professionnels qui ont été les principaux bénéficiaires de ces gains de temps. La baisse de la circulation a entraîné une baisse de 10% à 14% des émissions de polluants à l'intérieur du cordon. La vitesse commerciale des bus a été sensiblement améliorée et la fréquentation des transports collectifs a augmenté de 6%. Le péage urbain de Stockholm présente deux

caractéristiques particulières. Il est le fruit d'une consultation populaire jamais réalisée en Europe à ce jour au moyen d'un référendum qui a fait suite à une phase d'expérimentation menée du 3 janvier au 31 juillet 2006.

Le péage de Stockholm poursuivait plusieurs objectifs : diminuer le trafic sur les voies les plus chargées de 10% à 15%, améliorer la fluidité de la circulation en général, réduire les émissions polluantes et de CO₂ tout en améliorant la qualité de l'environnement urbain. Après la période d'essai, une majorité des habitants a voté pour l'instauration permanente du système lors d'un référendum avec 53% d'opinions favorables. Il faut toutefois noter que seuls les habitants du centre de l'agglomération ont pris part au vote ; des consultations informelles ont fait état d'une opposition des habitants des zones périphériques.

Contacts :

Annabelle Boutet, Etd
Tél. : 01 43 92 67 70
a.boutet@etd.asso.fr

Damien Verry, Certu
Tél. : 04 72 74 58 43
damien.verry@
developpement-durable.
gouv.fr

Etd,

Le Centre de ressources
du développement
territorial
30, rue des Favorites
75015 Paris
Tél. : 01 43 92 67 67
Fax : 01 45 77 63 63
www.projetdeterritoire.com

Certu,

Centre d'études sur les
réseaux, les transports,
l'urbanisme et les
constructions publiques
9, rue Juliette Récamier
69456 Lyon
Cedex 06
Tél. : 04 72 74 58 00
Fax : 04 72 74 59 00
www.certu.fr

POUR EN SAVOIR PLUS...

- **Pour une ville plus durable : les principes d'une loi sur le péage urbain** / Centre d'analyse stratégique, septembre 2008, La note de veille, n°108, 8 p.
- **Péages urbains : permettre leur expérimentation en France** / Certu, juin 2008, Note de synthèse Mobilités et transports, n°3, 8 p.
http://www.certu.fr/IMG/pdf/Mobilites_et_transports_No3.pdf

Retrouvez l'ensemble des fiches sur :

- www.projetdeterritoire.com
- www.certu.fr