

Note de synthèse

Mobilités et transports

Péages urbains : permettre leur expérimentation en France

03

Les péages urbains sont régulièrement présentés comme une des solutions concrètes pour répondre aux problèmes de congestion, de dégradation du cadre de vie urbain et de financement des politiques de transports, partagés par la plupart des agglomérations européennes. Ils sont pourtant majoritairement restés l'apanage de quelques grandes villes étrangères et n'ont pas encore été mis en œuvre en France.

Toutefois, les conclusions du Grenelle de l'environnement de l'automne 2007 invitent à développer les outils destinés à instaurer une fiscalité environnementale pour rationaliser l'usage de la voiture particulière. Elles recommandent de donner aux collectivités territoriales « la compétence pour mettre en œuvre les péages urbains (...) afin de réguler la circulation (...) et de financer des actions en faveur notamment des transports collectifs ». Alors, en quoi serait-il intéressant de laisser la possibilité aux villes françaises d'instaurer des péages urbains ? Le Certu se propose de donner des pistes de réponse à cette question, notamment au regard de son expérience au sein du projet européen CURACAO (*Coordination of urban user charging organisational issues*).

Trois raisons principales sont ici avancées pour relancer le débat sur l'introduction du péage urbain en France :

- le bilan des expérimentations européennes est plutôt positif et a permis de capitaliser un savoir-faire utile aux agglomérations qui souhaiteraient instaurer un péage ;
- le péage urbain est un outil modulable en fonction des objectifs assignés et peut s'adapter à des contextes locaux et des objectifs politiques différents ;
- la mise en place d'un péage peut faciliter l'émergence de mesures innovantes de tarification de la mobilité urbaine.

En France, le péage urbain n'est pas encore légal....

Le péage urbain fait partie des termes couramment utilisés, mais il n'a pas forcément la même signification pour tous. Pour partir d'une définition simple, il recouvre « toute forme quelconque de paiement imposé aux automobilistes pour pouvoir circuler en certains endroits de certaines parties des zones urbaines » (André Lauer, directeur du Certu en 1997).

Plus précisément, c'est un outil au service d'une politique de tarification des déplacements automobiles. Celle-ci englobe un panel de mesures anciennes comme les péages urbains, les politiques de stationnement payant, les péages d'infrastructures ou à l'état de projet (éco-vignette...). En acquittant le péage, l'automobiliste va être amené à payer le coût réel de son déplacement. Outre le

paiement de son carburant et de l'entretien de son véhicule, et des autres dépenses courantes (assurances...), il s'acquitte d'une compensation financière des effets négatifs (congestion, pollution, bruit, effet de serre...) consécutifs à son déplacement en voiture particulière. Les bénéfices potentiels d'un péage urbain sont connus : diminution de la congestion, dissuasion de l'usage de l'automobile, participation au financement des transports collectifs... À ce jour, seuls les péages d'infrastructures relatifs aux ouvrages d'art, tunnels ou viaducs (hors réseaux autoroutiers) sont légalement autorisés en France et ils sont destinés à assurer leur propre financement. À l'heure actuelle, un péage urbain comme celui de Stockholm ou de Londres ne peut pas être instauré en France. Des tentatives pour rendre les péages urbains légaux ont vu le jour, mais aucun des amendements n'a été retenu.

Quels enseignements les villes françaises peuvent-elles retenir des expériences étrangères ?

En dépit d'une littérature abondante sur les péages urbains, les exemples concrets restent rares. Le premier péage urbain de décongestion a vu le jour dans la Ville-État de Singapour en 1975, suivie en 1986 par Bergen (Norvège) et son péage de cordon, puis par d'autres villes nordiques. De nombreuses collectivités ont entrepris des démarches de réflexion quant à cette forme de tarification spécifique. Toutefois, les cas d'application récents en Europe se résument principalement aux péages de Londres et Stockholm même si Milan s'est doté d'un péage urbain depuis quelques mois et que Birmingham et Newcastle en ont un en projet.

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 21 km², ce qui correspond à l'hypercentre 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 week-ends et 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 britannique, ce qui justifie en réalité le péage. 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. Le nombre de passagers entrant dans la zone en bus a augmenté 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 escomptées. Le maire de Londres, Ken Livingstone, qui avait prévu d'en faire une de ses priorités politiques, a été réélu en 2006, notamment grâce au succès du péage urbain.

Il a, par ailleurs proposé d'étendre la zone de péage aux quartiers ouest de la capitale. Ce projet a été effectivement réalisé en février 2007, sur un territoire de 17 km², portant la superficie totale à 38 km², soit une augmentation de 81,2 % de la zone payante. Cette extension n'est pas sans susciter quelques commentaires. Elle a moins bien été acceptée par les Londoniens que ne l'a été le péage en 2003. De plus, selon TfL, l'extension aurait pour conséquence d'augmenter de 5 % le nombre d'embouteillages dans le centre-ville. En effet, les résidents des zones ouest, englobés dans la zone à péage depuis février 2007, deviennent désormais des résidents exemptés à 90 % du paiement du péage. Cette situation risque de les inciter à circuler davantage dans Londres, alors qu'avant l'extension, ils faisaient partie des « financeurs » entrant dans la zone payante. Une baisse des recettes du péage est de ce fait prévisible. L'extension du péage est-elle viable à moyen et long terme ? Ken Livingstone, briguant un troisième mandat à la mairie de Londres, vient d'être battu par le conservateur Boris Johnson, nommé maire le 3 mai 2008. Celui-ci se propose d'améliorer la sûreté dans les transports en commun et d'aménager le système du péage urbain londonien sans toutefois le supprimer.



Le péage de Londres.
Source : wikipédia.

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 revêt deux caractéristiques particulières. Il est le fruit d'une consultation populaire jamais réalisée en Europe à ce jour au moyen



Le péage de Stockholm.

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 en effet 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 le 17 septembre 2006. 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.

Le péage urbain : un outil de réduction du trafic et des émissions

Les premières expérimentations donnent des résultats assez concluants en matière de diminution de trafic, mesuré en véhicules-km. À Stockholm, péage de cordon, on enregistre une diminution du trafic de 20 % à 25 % au passage du cordon, de 10 % à 15 % à l'intérieur de la zone payante, ainsi qu'une faible augmentation en dehors la zone tarifée. À Londres, péage de zone, le trafic a diminué de 15 % et l'augmentation du trafic constaté autour de la zone a été minime. Ces réductions entraînent mécaniquement une baisse des émissions de polluants dans les zones payantes. Cependant, faute de recul suffisant, les bilans des trafics sur des zones étendues (aires urbaines), sur les trafics externes et les effets à long terme ne sont pas encore connus. Par ailleurs, il est souvent difficile d'isoler les effets spécifiques induits par le péage de ceux des nombreuses mesures qui accompagnent généralement la mise en œuvre du péage (amélioration des transports publics, limitation des places de stationnement...) et de ceux qui sont induits par des phénomènes extérieurs (hausse du prix des carburants...). Ensuite, le manque de recul quant aux éventuelles modifications de comportement de mobilité, de changements de localisation des ménages ou des activités ne permet pas d'anticiper sur d'éventuelles conséquences à long terme. Quelle que soit son efficacité, le péage urbain ne peut en aucun cas prétendre régler à lui seul les questions de gestion de la mobilité urbaine. À l'instar de n'importe quelle autre mesure concernant la politique des déplacements urbains, il doit être intégré et évalué comme une des composantes d'une stratégie globale à l'échelle d'une agglomération.

CURACAO : un projet européen à destination des villes « tentées » par le péage urbain

<http://www.curacaoproject.eu/>



Officiellement lancé le 1^{er} avril 2006, CURACAO a pour objet de développer l'usage de la tarification des déplacements urbains dans les pays européens. En effet, les collectivités intéressées par ces politiques de tarification sont parfois dépourvues au moment de leur mise en œuvre. Les travaux menés dans le cadre du projet pointent les obstacles à l'instauration des péages. Ce projet financé par la Commission européenne dans le cadre du 6^e programme commun de recherche et de développement (PCRD) doit s'achever en 2009. Il pourrait toutefois être prolongé en fonction des besoins des villes nouvellement sensibilisées aux péages urbains si l'actualité européenne le justifiait.

Quels freins à la mise en place d'un péage ?

En mai 2006, 43 villes ou régions européennes potentiellement intéressées par la tarification des déplacements automobiles urbains ont été sélectionnées puis

Les partenaires du projet CURACAO

Le consortium de CURACAO comprend des partenaires de tous pays et d'horizons professionnels divers. Le travail est coordonné par un cabinet de conseil anglais (Transport and Travel Research).

Le groupe comprend des experts transports :

- Cabinet néerlandais Goudappel Coffeng ;
- ISIS (Italie) ;
- Transek (Suède) ;
- des agences gouvernementales (ATAC d'Italie) ;
- des villes (Bristol City County) ;
- POLIS (réseau de villes européennes) ;
- SINTEF (Norvège) ;
- des universités (Dresde (TUD), Leeds (ITS)) ;
- le Certu.

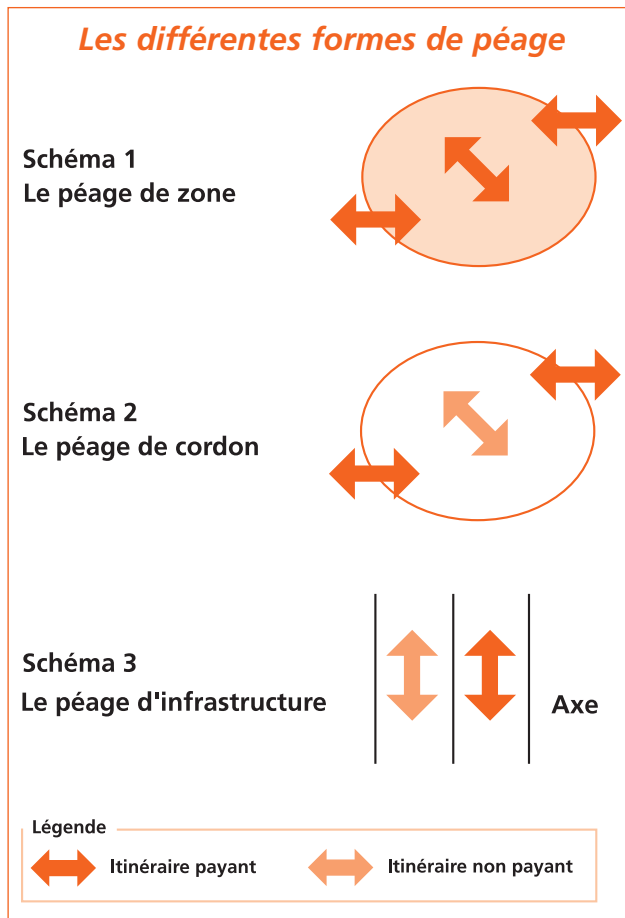
questionnées par les partenaires de CURACAO. Les résultats de cette enquête démontrent que c'est souvent la faible acceptabilité du projet (taxer est rarement populaire...) et le manque de volonté politique qui freinent la mise en place des péages urbains ou de tout autre outil de tarification. La difficulté de planifier ce type de système (coûts...) et celle inhérente à la conduite de projet (montage administratif et financier) ont été également citées. Enfin, les villes évoquent les lourdeurs administratives et juridiques : comment rendre légale une taxe sur la mobilité individuelle considérée jusqu'ici comme un droit fondamental et gratuit ? Elles font également référence au manque de connaissances des effets d'un péage sur l'économie de l'agglomération.

Des aides concrètes destinées à accompagner les collectivités

CURACAO souhaite rendre davantage disponibles et utilisables les informations sur la tarification des déplacements. Un rapport disponible sur le site internet de CURACAO contient une synthèse des études réalisées à ce jour, des expériences en cours, et une bibliographie commentée. Par ailleurs, de nombreuses données ont été collectées par les partenaires du projet CURACAO lors de visites de terrain à Londres, Stockholm et Rome. Elles permettront d'alimenter la rédaction d'un guide de bonnes pratiques, pour aider les villes dans la mise en place de leurs politiques des déplacements et notamment si elles souhaitent instaurer un péage urbain. Une base documentaire disponible fin 2008 permettra une comparaison par thème (bilan socio-économique par exemple...) des expérimentations en cours et sera accessible sur le site internet du projet CURACAO. Enfin, un des objectifs du projet est de constituer un réseau de villes européennes afin qu'elles « s'entraident » dans le cadre de la mise en place de leurs politiques de tarification des déplacements urbains.

Les multiples facettes des péages

Le Certu propose de distinguer les finalités assignées aux péages urbains et leurs formes, à partir notamment des documents et des pratiques issus de CURACAO. Sans être exhaustive, cette classification reprend les principaux types de péages déjà mis en place.



Des finalités multiples...

Historiquement, les péages ont été mis en place pour financer des infrastructures de transport. Leur objet a évolué et ils sont, pour la plupart, instaurés désormais afin de décongestionner le trafic urbain. En outre, les péages urbains visent plutôt aujourd'hui à orienter les automobilistes vers une diminution de l'usage de leur véhicule, tout en leur garantissant néanmoins un « droit au transport », quelle que soit la situation géographique, économique ou sociale considérée. Cet objectif nécessite une tarification centrée sur l'usage de l'automobile et un transfert des recettes vers les modes alternatifs à la voiture. Au regard des expériences existantes, les péages sont des outils utilisés pour atteindre plusieurs objectifs, pouvant être cumulés ou non :

- **décongestionner une zone** : ils exercent alors une fonction de régulation de la circulation automobile urbaine ;
- **générer des recettes** : ils ont ici une fonction de financement des systèmes de transport ;
- **améliorer la qualité de vie urbaine et en particulier la qualité de l'air** : ils sont détenteurs d'une fonction de réduction des nuisances environnementales.

...atteintes avec des formes de péage différentes

Les péages urbains peuvent être instaurés soit dans une zone géographique définie, soit sur un réseau de voirie. On distingue donc aujourd'hui deux catégories de tarification : une de zone et une de réseau. Dans son usage, le terme de « péage urbain » renvoie généralement à une tarification de zone. Cette acceptation n'englobe pas le péage destiné au financement d'une infrastructure, pour lequel le terme de « péage d'infrastructure » est utilisé, même si celle-ci est située en milieu urbain.

Plusieurs formes de péages urbains ont été jusqu'à maintenant utilisées :

Le péage de zone, une tarification zonale : la circulation dans une zone définie est soumise à péage. Une fois acquitté l'accès à la zone, l'automobiliste paye un tarif fixe quel que soit son itinéraire (**schéma 1**). Tout déplacement à l'intérieur de la zone est soumis à paiement, ce qui nécessite un système de détection qui couvre l'ensemble de la zone de péage.

Le péage de cordon, une tarification zonale : le franchissement du cordon composé de plusieurs points délimitant la zone à péage déclenche le paiement. Plusieurs passages successifs entraînent un paiement à chaque fois (**schéma 2**). Selon la configuration de la zone, un nombre restreint de points de contrôle suffira pour délimiter le périmètre.

Le péage d'infrastructure, une tarification de réseau : l'automobiliste paye pour emprunter une infrastructure, le péage qui rémunère un service est alors utilisé dans une logique de financement. Généralement, l'alternative d'un itinéraire non payant existe. Il s'agit de la seule forme de péage légalement autorisée en France à ce jour (**schéma 3**). Les péages autoroutiers en France ou les voies express payantes aux États-Unis sont des exemples de tarification de réseau.

Un système modulable pour un péage « sur mesure »

Un péage urbain se définit par ses nombreuses modalités d'application : périmètre retenu, assiette et niveaux de tarif, horaires de tarification, systèmes de détection et de reconnaissance, modes de paiement... Le nombre de modalités à déterminer fait de chaque application concrète de péage un système unique.

À chaque ville son péage...

Selon les priorités politiques, les choix et donc les modalités du péage sont très variables. Dans le cas d'un péage de congestion, l'autorité a tendance à fixer le tarif le plus élevé possible pour limiter, par les prix, l'accès à la zone choisie. En outre, le choix d'une tarification modulée selon les horaires et les jours de circulation permet d'étaler les heures de pointe ou de limiter les flux pendulaires. L'accent est ici porté sur les gains de temps et de régularité, ce qui tend à favoriser l'assentiment des divers acteurs économiques pour le péage urbain. Dans le cas d'un péage d'infrastructure, le tarif est fixé de manière à obtenir le maximum de recettes pour couvrir l'investissement tout en recherchant à minimiser les coûts du système adopté pour le péage ; la gestion financière du système de péage étant un facteur clé de réussite. Les véhicules sont par exemple détectés soit lors de passage sous des portiques et identifiés par caméras, soit repérés par l'intermédiaire d'équipements embarqués à bord des véhicules soit suivis par des systèmes utilisant des satellites, chaque système nécessitant des coûts d'investissements

et d'exploitations différents. Par ailleurs, l'autorité responsable du péage choisit les modes de paiement utilisés par les automobilistes (paiement par internet, virement bancaire, téléphone...) ainsi que le nombre de jours pendant lequel ce paiement peut être effectué. Il faut noter qu'un tel type de péage ne conduit pas nécessairement à une diminution du trafic. Un péage de régulation environnementale vise quant à lui davantage une réduction des kilomètres parcourus en privilégiant une tarification à la distance pour diminuer les impacts environnementaux et un transfert des recettes générées vers les transports collectifs et les modes « doux » comme la marche et le vélo. En outre, des modulations par type de véhicules selon les normes de pollution de type « Euro » sont envisageables ainsi que des exemptions pour certaines catégories de véhicules (véhicules de secours, véhicules pour personnes à mobilité réduite...). Dans cette configuration, les véhicules les plus polluants sont davantage taxés.

Le péage, fruit de compromis locaux

Un des intérêts majeurs de l'instauration des péages urbains réside dans l'enrichissement des débats sur la tarification, le financement et la gestion des déplacements urbains qui en découle. Ces débats conduisent à fixer les modalités du péage en concertation avec les acteurs locaux. Ils sont l'occasion de préciser « qui paie quoi » en matière de déplacements urbains et de sensibiliser l'ensemble des acteurs à la sous-tarification des trajets automobiles en milieu urbain dense. Les péages permettent aussi le plus souvent de pointer les difficultés de financement des transports collectifs qui touchent la majeure partie des agglomérations européennes. Il appartient à chaque ville de choisir les outils les plus appropriés à sa propre politique des déplacements. En pratique, les expériences actuelles montrent que les niveaux de tarifs et plus généralement les modalités du système de péage sont davantage le fruit de compromis entre acteurs locaux que celui d'un calcul économique théorique. Par exemple, les discussions à Londres, lors de l'instauration du péage de zone, ont conduit à accorder une remise de 90 % aux résidents de la zone à péage, à exonérer les taxis et à faire payer le même tarif aux voitures et aux camions qui pourtant polluent davantage. À Stockholm, péage de cordon, un itinéraire gratuit a été maintenu pour des raisons liées à la circulation locale et de nombreuses exonérations ont été décidées. C'est grâce à la richesse des modalités possibles et à leur souplesse de mise en œuvre que les autorités compétentes réalisent des péages adaptés aux contextes locaux et aux objectifs poursuivis.

Milan, un exemple de péage environnemental

<http://www.comune.milano.it/dseserver/ecopass/>

La ville de Milan a instauré en janvier 2008 un péage cordon délimitant la ville historique par 43 points de contrôle. Le tarif journalier s'élève de 2 € à 10 €, de 7 h à 18 h, selon le niveau de pollution du véhicule et la plage horaire. Les véhicules sont répartis en cinq classes de pollution, la classe 1 (véhicule hybride, électrique, gpl) étant la classe la moins polluante, la classe 5 (véhicule pré-Euro, Euro 0) la plus polluante et la plus taxée. Toutes les catégories d'usagers de la route doivent s'acquitter du péage (y compris les taxis), à l'exception des véhicules de classe 1 et classe 2 (répondant aux normes Euro 3 et 4), des véhicules de transport public, des véhicules d'urgence, et des deux-roues. Après quatre mois de fonctionnement, on enregistre une baisse du trafic mensuel de 15 % ; un changement important du parc roulant dans la zone (+ 124 % pour la classe 1 et + 29 % pour la classe 2) ; des recettes brutes estimées à environ 5 millions d'euros par mois.

Placer le péage urbain au cœur d'une politique des déplacements

Le péage urbain seul, outre les oppositions qu'il soulèverait, ne présente qu'un intérêt limité. Pour qu'il soit efficient, cet outil doit être conçu comme une mesure s'insérant dans une politique globale de maîtrise de la mobilité urbaine. Il doit faire l'objet d'évaluations (avant et après sa mise en place) et d'aménagements afin de faire évoluer son système. Il doit aussi être mis en cohérence avec les outils existants (politiques de stationnement...).

Dépasser les oppositions au péage

Dans le cadre de la mise en place d'un péage urbain, il serait tout à fait judicieux de profiter de l'élaboration ou de la révision du plan de déplacements urbains (PDU) pour y insérer une telle mesure, si bien évidemment celle-ci devient légale en France. Les péages urbains sont, en effet, perçus comme une taxe supplémentaire par les automobilistes. D'après un sondage IFOP du 5 octobre 2007 relatif aux Français et aux mesures « transport » du Grenelle de l'environnement, 68 % des personnes interrogées se déclarent contre les péages urbains. Les automobilistes estiment être déjà fortement « taxés » et souhaitent que des solutions alternatives crédibles à la voiture soient trouvées. Certains déclarent accepter éventuellement un péage urbain si les transports en commun deviennent gratuits. Outre la nécessité de rendre le système « populaire » pour qu'il fonctionne au mieux, les autorités responsables du péage urbain doivent gérer les problèmes d'équité sociale. Ceux-ci se posent pour des ménages peu aisés localisés loin de leur emploi et donc captifs de l'automobile. Il convient de ne pas pénaliser ces ménages et c'est à l'autorité responsable du péage de trouver des solutions équitables (prix avantageux pour les transports en commun...).

Concevoir le péage urbain comme une des mesures du PDU permettrait d'en renforcer l'acceptabilité et de mieux prendre en considération les questions d'équité sociale. Le péage profiterait aussi de la concertation engagée par le PDU et serait conçu en cohérence avec les autres outils des politiques de déplacements.

Faire du péage urbain un système évolutif

Le fait de réfléchir à la manière de faire du péage urbain un système évolutif et le concevoir comme tel

assoit également sa légitimité. L'idée est de ne pas le figer au moment de sa conception et de sa mise en œuvre. En d'autres termes, il pourrait faire l'objet d'expérimentations (cf. péage de Stockholm) afin de tester le système et d'en corriger certains effets. Face aux contraintes environnementales croissantes, les péages urbains existants sont destinés à être modifiés afin d'être rendus plus souples et modulables qu'ils ne le sont. Et ceci pour deux raisons principales. D'une part, le système doit pouvoir s'adapter aux évolutions sociétales et économiques : hausse du prix des carburants, vieillissement de la population... D'autre part, il doit pouvoir évoluer en fonction des avancées technologiques. En effet, les progrès technologiques (GPS, systèmes de détection...) permettent à moyen terme d'envisager le développement de la tarification des déplacements selon les kilomètres parcourus. Ainsi, la tarification au kilomètre pourrait rapidement voir le jour. Elle permettrait de moduler les tarifs selon les zones traversées, les horaires, le temps passé, et les normes technologiques.

Des projets de généralisation sont en cours d'études, notamment au Royaume-Uni et aux Pays-Bas. Aujourd'hui, il n'existe pas de péage « à la distance », à l'exception des taxes poids lourds suisse et allemande.

Par ailleurs, des systèmes alternatifs ou complémentaires existent ou sont en projet et pourraient être complémentaires à un péage urbain voire se substituer à lui.

En 1999, le Certu a élaboré un concept appelé « carte multimodale » permettant, par le paiement mensuel d'un abonnement par ménage (et par véhicule), de circuler avec sa voiture particulière, mais aussi d'emprunter librement les transports en commun.

Aujourd'hui, son concept pourrait être lancé sous la forme d'une « carte d'accès aux services de mobilité de la ville » pour concerner également le vélo partagé (Velov ou Velib comme à Lyon et à Paris), et l'auto-partage. En outre, la mise en place d'un marché de droits à circuler pourrait être testée « en distribuant » à chaque citoyen un droit d'utilisation de sa voiture particulière avec un nombre de kilomètres plafonné. Au-delà de son « quota », il serait amené à acheter des droits à d'autres citoyens moins mobiles. Il n'existe pas pour l'instant d'application d'un tel principe pour réguler la mobilité urbaine, mais des travaux prospectifs explorent cette éventualité (Drast, 2005 et Raux 2007).

À suivre...

- Un comité opérationnel transports urbains et périurbains a été constitué pour réfléchir à l'application concrète des orientations du Grenelle de l'environnement. Quelle place prendra le péage urbain au sein des diverses propositions ?
- Depuis janvier 2008, Milan s'est doté d'un péage urbain basé sur l'application du « pollueur payeur ». Quels enseignements pourra-t-on tirer de cette expérience ?
- L'arrivée de nouveaux services de mobilité (auto-partage, location de vélos) préfigure-t-elle un changement d'approche de la tarification, centré sur le paiement d'un service ?
- Londres a annoncé l'entrée en vigueur d'un nouveau système au printemps 2009 : une carte de prélèvement automatique déduisant le montant du péage à payer en fonction des heures de pointe. D'ici dix ans, combien de villes auront adopté ce système ?
- Les décideurs locaux européens devraient de plus en plus souvent avoir recours aux péages urbains à l'avenir. Les agglomérations françaises utiliseront-elles le péage urbain pour réguler la mobilité urbaine ? Si oui, sous quelles formes ?

Pour en savoir plus

Ouvrages

- Certu, *La tarification des déplacements urbains*, 2001 ;
- Certu, *Urban road pricing : the question of acceptability*, 2007 (ouvrage en anglais traduit à partir d'une synthèse de l'ouvrage sur la tarification des déplacements urbains, 2001) ;
- Raux (C.), *Le péage urbain*, La Documentation Française (dans le cadre du programme de recherche PREDIT), juillet 2007 ;
- Raux (C.), *Les permis négociables dans le secteur des transports*, La Documentation Française, 2007, 98 p.

Sites internet utiles

- Site web dédié au projet CURACAO : <http://www.curacaoproject.eu>
- Site du Certu : <http://www.certu.fr/>
- Site du Grenelle : <http://www.legrenelle-environnement.fr/grenelle-environnement/>

Contacts au Certu sur le projet européen CURACAO

- Damien VERRY : damien.very@developpement-durable.gouv.fr
- Nathalie PITAVAL : nathalie.pitaval@developpement-durable.gouv.fr

Ont contribué à la réalisation de cette fiche : Nathalie PITAVAL, Damien VERRY.

© 2008 Certu

Charte graphique : Cete Lyon. Mise en page et relecture : Mouvement perpétuel, Corinne Béné.

Certu
centre d'Études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques
9, rue Juliette Récamier - 69456 Lyon Cedex 06
téléphone : 04 72 74 58 00 - télécopie : 04 72 74 59 00
www.certu.fr