

Le péage urbain



INSTITUT
D'AMÉNAGEMENT
ET D'URBANISME

ÎLE-DE-FRANCE

Paris Métropole. Commission déplacements
3 juin 2010



Qu'appelle-t-on péage urbain ?

On désigne sous le terme de ***péage urbain*** «toute forme quelconque de paiement imposé aux automobilistes pour pouvoir circuler en certains endroits de certaines parties des zones urbaines» (selon André Lauer, directeur du Certu en 1997).

Même si la notion du péage urbain reste la même, son application, les objectifs recherchés et les méthodes utilisées pour leur mise en place sont divers.

Objectifs du péage urbain

le péage de financement

permet de faire payer les automobilistes pour financer des infrastructures de transport. Très répandu depuis longtemps en France et dans de nombreux pays dans sa variante « péage d'ouvrage » (péages autoroutiers, péages de ponts ou tunnels). Moins fréquent dans sa variante péage de réseau : villes nordiques comme Bergen en Norvège (1986 - 2004), puis Oslo (1990 - 2012) et Trondheim (1991 - 2005)

le péage de décongestion

visé à dissuader l'usage de l'automobile à certains moments ou sur certaines portions du réseau de voirie. C'est une forme d'internalisation des coûts externes de congestion.

Exemples: Singapour (1975), Londres (2003), Stockholm (2007, en test depuis 2005)

le péage environnemental

visé à réduire les nuisances dues au trafic automobile (en particulier les émissions de polluants et de GES) et à encourager le report sur d'autres modes moins polluants

Exemples: LEZ Londres (fév. 2008), ZTL de Milan (fév. 2008)

La typologie morphologique associée

Péage d'ouvrage (ou d'infrastructure)

On paie pour l'utilisation de l'infrastructure sur laquelle on circule

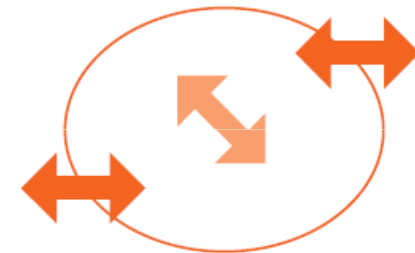
Exemples: autoroutes en France ou les voies express aux Etats-Unis et à Tokyo



Péage cordon

On paie en entrée, ou en entrée et en sortie de la zone sous péage

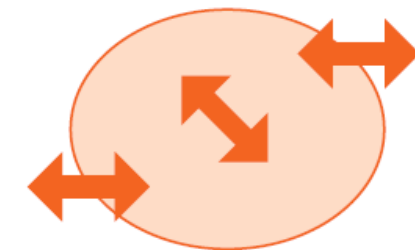
Exemples: Oslo, Stockholm



Péage de zone

On paie pour pouvoir être présent dans la zone de péage

Exemples: Londres, Milan



Formes de péage
Certu. 2008 Note de synthèse

Les types de péages urbains existants

Réalisation	Objectif principal		
	Régulation	Financement	Environnemental
infrastructure	ETATS-UNIS (SR 91)	TOKYO	
cordon	STOCKHOLM	OSLO	
zone	LONDRES	TRONDHEIM	LONDRES (LEZ) MILAN

le péage de financement

Le cas de Oslo

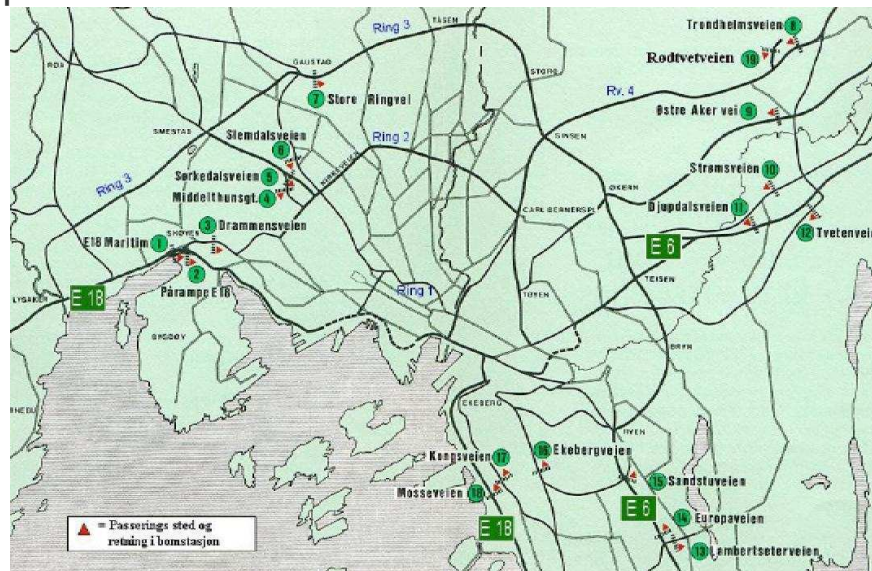
- Une agglomération de 800 000 hab. (2000) dont 500 000 sur la commune d'Oslo
- Congestion routière récurrente



Servant et al; 2002

le péage cordon (fév. 1990)

- 19 points d'entrée définissant une zone de 40 Km² (50% de la pop)



le péage de financement

Le cas de Oslo

- Une agglomération de 800 000 hab. (2000) dont 500 000 sur la commune d'Oslo
- Congestion routière récurrente



Servant et al; 2002

le péage cordon (fév. 1990)

- 19 points d'entrée définissant une zone de **40 Km²** (50% de la pop)
- pas de modulation tarifaire
- permettant de financer 55% du «Oslo Package », programme d'investissements comprenant 50 projets (1800 M€) sur 18 ans (1990-2007), dont 20% pour les projets TC
- la mise en service du tunnel routier permettant de décongestionner le centre-ville avant mise en place du péage a été un facteur clé de l'acceptabilité du projet
- Un effet très modeste sur le trafic (baisse de 3 à 5% obtenue immédiatement)
- Oslo a décidé de reconduire le péage urbain sur la période 2008-2012

le péage de financement

Le cas de Trondheim (1)

Les données de contexte

- agгло. 138 000 (1990)150.000 - hab. (2001)
- Bassin d'emploi 180 000 hab
- 60% des habitants vivent hors de la zone à péage
- majorité des emplois, commerces et services sont implantés à l'intérieur



le péage de financement

Le cas de Trondheim (2)

le péage cordon (oct. 1991)



- 12 points de contrôle
- financement à hauteur de 60% du « Trondheim Package » (266 M€), sur 15 ans Servant; 2002 (1991-2005), le gouvernement central prenant en charge les 40% restants.
- péage électronique
- bonne acceptabilité
- réduction des déplacements sur l'ensemble des modes, sauf TC (hausse de 8%)
- baisse de 10% du trafic VP au cordon pendant les heures de fonctionnement du péage
- hausse du trafic de 8 à 9% après 17h et les week-ends
- les enquêtes ne montrent pas de changements importants concernant le choix de destinations pour le motif achat
- recettes brutes: 1ère année 9,4M€ puis stabilisation à 10,6 M€
- les coûts de fonctionnement du péage représentent 7% des recettes

le péage de financement

Le cas de Trondheim (3)

péage de zone (1998)

- 17 points de contrôle en 1998 puis 23 en 2003
- augmenter le nombre d'automobilistes concernées : équité et augmenter l'assiette de financement
- Recettes annuelles brutes: 18,6 M€ puis 23.6 M€
- fin 2005



Servant; 2002

le péage de décongestion

Le cas de Singapour

péage cordon (1975)

- Pouvoir autoritaire sur une île de 700 km²
- 1975 : péage cordon (vignette journalière) avec 33 points de contrôle dans le centre d'affaires (**7,2 km²**)
 - baisse du trafic de 45%
 - coûts exploitation: 25%
- 1995 : quotas d'immatriculation de véhicules ; extension de la zone de péage
- 1998 : péage électronique (Portique & appareil embarqué)
 - Modulations tarifaires (itinéraires, horaires), péage calculé pour maintenir une vitesse optimale
 - baisse supplémentaire du trafic de 15%
 - coûts exploitation: 7% -> recettes nettes: 30M€/an,
- 2005: extension du cordon à 48 points d'entrée



Source: wikipedia,2005

le péage de décongestion

Le cas de Londres

péage zone (fév. 2003)

- la zone à péage sur **21 km²**, l'hypercentre de Londres.
(1,3 % de la superficie du Grand Londres, 2,4 % de la pop, 27 % des emplois de l'agglomération).
- tarif: 5 £ (soit 7,5 €, CE 2003) puis 8 £ (soit 12 €, CE 2006);
- baisse de -16% des véhicules entrant dans la zone (-30% pour les VP)
- les recettes nettes plus faibles qu'attendues : 100 M€ pour la 1ère année 185 M€ pour la 5ème année
- recettes affectées prioritairement aux TC
- coûts de fonctionnement élevés: 45% des recettes (135 M€/ an pour l'exploitation)
- extension en 2007, sur 17 km² supplémentaires (zone à péage de 38 km²) -> baisse de -23% pour les VP
- extension remise en cause par nouveau Maire



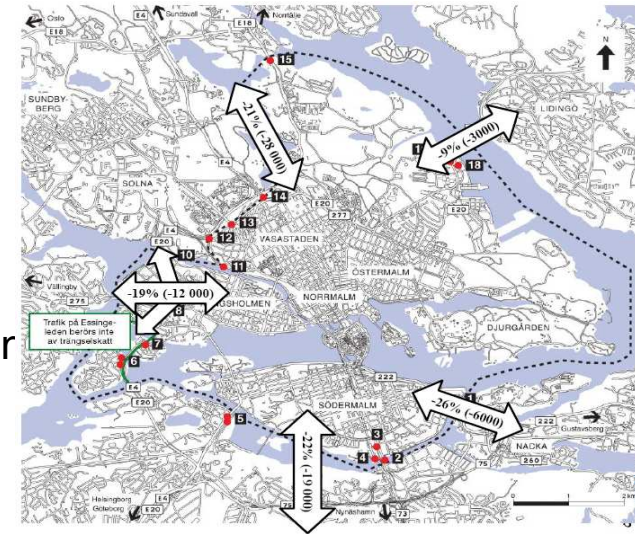
TFL

le péage de décongestion

Le cas de Stockholm

péage cordon (2005)

- Zone de **34,5** km² (18% superficie ville ; 36% population ; 60% emplois)
- Objectif principal: Réduire la circulation de 10-15%
- Modulation tarifaire selon heure de la journée
- L'objectif principal fut dépassé : baisse de 22% des véhicules traversant le cordon pendant le péage
- Pas de report important sur les rocade extérieures (non-payantes)
- Amélioration de la qualité de l'air dans le centre-ville : -14% pour la plupart des émissions de polluants (moins pour NOX, 8.5%)
- Les coûts de fonctionnement du péage représentent 29% des recettes
- Le péage seul est amorti financièrement en 4 ans et l'opération globale en 6 ans



le péage environnemental

Le cas de Milan - Ecopass

péage cordon (2008)

- Zone de **8,2 km²**, l'équivalent des cinq premiers arrondissements parisiens. (4,5% de la superficie, 6% population et 30% des emplois de la Ville de Milan)

- 43 entrées

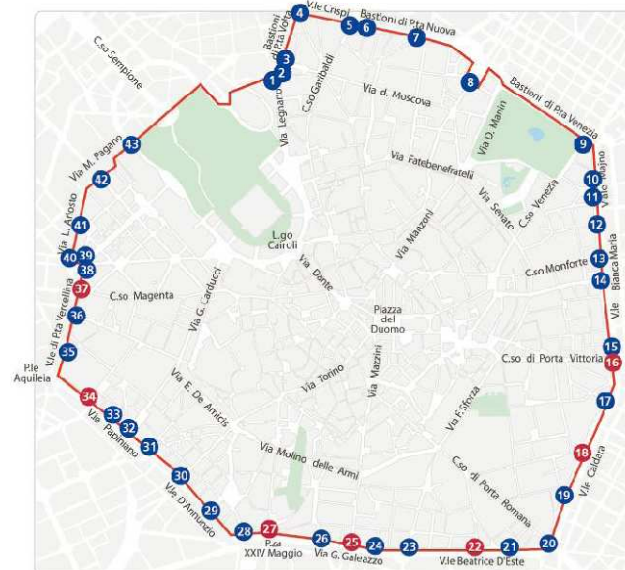
- Objectif principal: réduire de 30 % les émissions des poussières fines au sein de la zone.

- la réduction des PM10 constatée dans la zone n'a été que de 15% en moyenne sur le premier semestre par rapport à la moyenne 2006-2007.

- le bilan sur les 9 premiers mois : baisse moyenne du nombre de véhicules entrants de 14% (22 000 véh.) dans la zone à péage et de l'ordre de 3% à l'extérieur de celle-ci (baisse de trafic sélective)

- recettes brutes de l'ordre de 50 M€

LES ENTRÉES DANS LA CERCHIA DEI BASTIONI

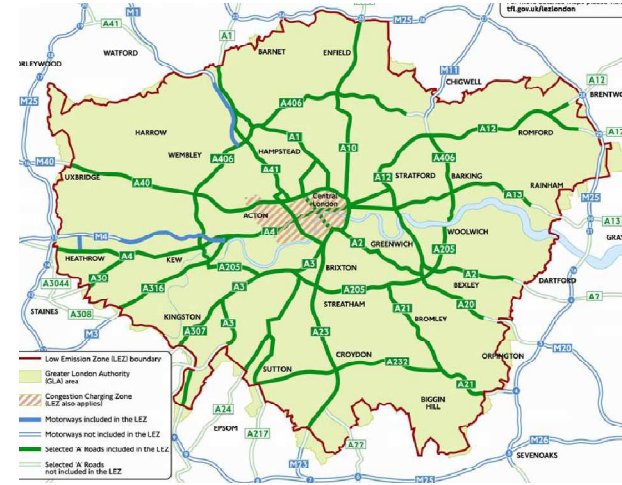


le péage environnemental

Le cas de Londres - LEZ

péage zone (2008)

- Zone de **1600 km²** = périmètre Greater London
- toute l'année 24h/24
- But principal: atteindre les objectifs prévus par les normes européennes pour 2010 : p.e. la concentration moyenne journalière de PM10 ne devra pas dépasser 50 µg/m³ pendant plus 10 jours
- les véhicules à moteur diesel les plus polluants doivent s'acquitter d'une redevance quotidienne (initialement PL, VUL et bus, les VP pas concernées)
- le bilan de 2008 montre que la réduction des PM10 constatée dans la zone a été de 7%.
- coût actualisé pour TfL s'élèverait entre 179 à 185 M€,
- le revenu actualisé sur la même période atteindrait de 39 à 68 M€, soit un coût net actualisé entre 117 et 140 M€.



Remarques conclusives (1)

Le péage urbain a été utilisé pour répondre à 3 objectifs :

- 1) Trouver des sources de financement complémentaires
 - les péages norvégiens sont définis pour un programme d'investissement donné et ont une durée de vie limitée
 - même si les recettes nettes peuvent être plus faibles que celles attendues, le péage urbain peut être vu comme une source de financement complémentaire
 - les coûts d'exploitation sont variables en fonction des choix technologiques et de la typologie morphologique choisie: 48% des recettes (pour péage de décongestion à Londres) à 7% (pour Singapour et Trondheim)
 - l'évolution des techniques liées au GPS peuvent à terme faire diminuer les coûts d'exploitation
- 2) Réduire la congestion
 - baisse du trafic allant de 4% (Oslo) à environ 20%; cas exceptionnel de Singapour -46%
- 3) Diminuer les émissions de polluants et de GES
 - baisse des émissions de polluants de l'ordre de 15%

Mais : il est peu probable que le même péage permette de répondre à plus d'un seul de ces trois objectifs (analogie avec la fiscalité)

Remarques conclusives (2)

Il constitue l'un des outils d'une politique de déplacements plus globale et il vient le plus souvent compléter d'autres mesures.

Dans tous les cas recensés, le territoire sous péage inclut en partie ou en totalité la commune centre

L'objectif poursuivi influence les modalités pratiques de mise en œuvre :

- Un péage écologique utilise une grille tarifaire modulée selon les performances environnementales des moteurs
- Un péage de financement cherche à maximiser les recettes
- Un péage de congestion devrait ne s'appliquer qu'aux seules portions du réseau congestionnées et seulement durant les périodes de congestion

Dans notre pays, la question des compétences réglementaires nécessaires reste entière