

Les péages urbains, une opportunité au service du financement de la mobilité

La plupart des aménagements routiers du XX^e siècle ont eu pour but essentiel l'adaptation de la ville à l'automobile²¹⁴, non seulement en périphérie, où l'espace disponible a permis la construction de grandes voiries, mais aussi dans les centres-villes et les faubourgs, c'est-à-dire dans des villes historiquement dimensionnées pour les déplacements à pied ou à cheval. Le Rapport *Buchanan Traffic in Towns*, commandé par le Ministre des transports britannique, a formulé ce constat dès 1963, appelant à résoudre « *le problème de la circulation automobile en ville* », c'est-à-dire à mettre en œuvre une série d'aménagements pour que la voiture puisse circuler en ville²¹⁵.

→ INTERNALISER LES EXTERNALITÉS POUR MIEUX LES RÉDUIRE

Aujourd'hui, les métropoles se posent de nouveau la question de la circulation automobile en ville, en inversant toutefois le postulat de départ : comment réduire la place de la voiture en ville? Ce revirement tient surtout au fait que l'automobile est de plus en plus vue à l'aune des externalités qu'elle engendre. Celles-ci sont de trois ordres : la congestion, les nuisances (bruit, pollution, stress, pertes de productivité...) et la dégradation des réseaux viaires. Pour les réduire, plusieurs métropoles mondiales ont mis en place des péages urbains, imposant un paiement aux automobilistes afin d'augmenter la part des prélèvements totaux sur la circulation en milieu urbain.

Les résultats de ce type de mécanisme sont probants à plusieurs égards. Tout d'abord, le péage urbain a un effet concret sur la circulation automobile et ses externalités. À Londres, le volume de circulation est passé, à l'intérieur du périmètre de la *congestion charge*, de 185 000 véhicules par jour à 125 000 aujourd'hui, ce qui représente une diminution de la densité de trafic de 15%. À cela s'ajoute le fait que les embouteillages ont, dans un premier temps, diminué de 30%. À Stockholm, le péage urbain a permis de réduire de 28% le nombre de franchissements journaliers du cordon. L'effet est d'autant plus remarquable que la population a crû de près de 22% entre 2005 et 2015. Le corollaire de cette réduction du trafic est une amélioration sensible de la qualité de l'air avec, pour Stockholm, une division par deux des émissions de particules fines au cours de la période²¹⁶.

→ UN OUTIL AU SERVICE DU FINANCEMENT DE POLITIQUES DE MOBILITÉ AMBITIEUSES

Les revenus du péage urbain permettent également aux municipalités d'accroître leurs investissements dans les infrastructures et services de mobilité. Pour autant, le péage urbain n'est pas une taxe de rendement mais bien un outil incitatif. Pour que l'incitation fonctionne, la mise en place du péage urbain doit être précédée ou suivie très rapidement

d'une amélioration qualitative et quantitative de l'offre de transport collectif. Stockholm a ainsi reçu près d'un milliard de couronnes suédoises (environ 95 millions d'euros) de l'État suédois pour développer des alternatives à l'automobile en parallèle de la mise en place de son péage urbain²¹⁷. De fait, les péages urbains à succès s'ancrent généralement dans une politique de mobilité plus large. Depuis 2003, Londres affecte ainsi le produit de sa *congestion charge* à l'autorité organisatrice de mobilité *Transport for London* (TfL). Les recettes nettes du péage urbain représentent 5% des recettes totales de TfL. Sur la période 2016-2017, le produit du péage, qui s'élève à 164 millions de livres sterling (environ 185 millions d'euros), a été affecté au financement des infrastructures et services de mobilité : amélioration du réseau de bus (81%), routes et ponts (9%), sécurité routière (1%), vélo et marche (2%) et transports de quartier (7%).

À Stockholm, les recettes nées de l'extension spatiale et de la révision des montants du prix du péage urbain sont affectées au cofinancement de nouvelles lignes de métro (46% du coût total), complétant ainsi les apports des municipalités de la région métropolitaine de Stockholm (27%), du comté de Stockholm (3%) et du gouvernement national (24%)²¹⁸. En 2018, 50% des recettes du péage étaient fléchées vers le financement du *Förbifart Stockholm*, le contournement routier de la capitale suédoise dont la mise en place est prévue en 2025. Le péage urbain contribuerait à hauteur de 23 milliards de couronnes suédoises (2,5 milliards d'euros) sur un total de 28 milliards, la différence étant prise en charge par l'État.

→ UN DÉFI TECHNIQUE, FINANCIER ET SURTOUT POLITIQUE

Les péages qui ont su s'inscrire dans le temps long se distinguent par leur démarche incrémentale (installation progressive), flexible et capable de s'adapter à la réalité des déplacements. Durham (Royaume-Uni) a mis en place un péage à l'échelle d'une rue. Avant d'arriver à la solution retenue, la ville a expérimenté de nombreuses autres formes et modalités de péage. La démarche incrémentale favorise la compréhension des usagers et l'acceptabilité future du projet. À cette démarche s'ajoute une communication sur les effets induits par la mise en œuvre du péage urbain et notamment sur l'amélioration de la vitesse de circulation et des transports en commun, ce que

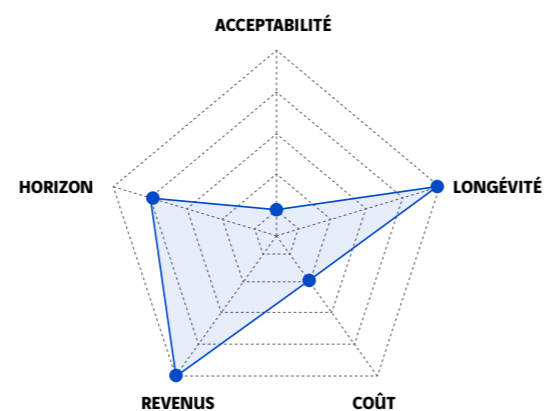
Londres a parfaitement compris et fait.

La mise en place d'un péage urbain doit idéalement faire l'objet d'une acculturation et d'une sensibilisation de la population et des usagers de la route aux impacts positifs du péage. Les villes britanniques et norvégiennes ont concentré leur communication sur le problème auquel allait répondre le péage urbain : pour Bergen, en Norvège, il s'agissait du financement des infrastructures; pour Londres, de réduire la congestion. Dans la perception des usagers, le péage urbain devient alors une solution à un problème urbain plutôt qu'une simple taxe. L'acceptabilité du péage est conditionnée à la perception de la situation de départ par les usagers: il faut que la congestion, la pollution et/ou le manque de financement de nouvelles infrastructures soient perçus comme de réels problèmes pour la ville.

Enfin, l'un des facteurs de réussite d'un péage urbain demeure sa viabilité financière. Coûts d'investissement initiaux et coûts d'exploitation dépendent des choix technologiques et du périmètre concerné. La comparaison de Londres et Stockholm permet de mettre ce constat en évidence. Londres a en effet engagé des investissements initiaux moindres que ceux de Stockholm mais les coûts d'exploitation y sont quinze fois plus importants²¹⁹. Les coûts d'exploitation du système représentent en moyenne 50% des recettes totales du péage urbain londonien, contre seulement 7% à Stockholm. La municipalité suédoise est parvenue à améliorer le bilan comptable du péage urbain en réduisant les coûts d'exploitation depuis la mise en place du péage en 2006 (250 millions de couronnes suédoises par an en 2006, contre 100 millions de couronnes suédoises par an en 2016) et en augmentant les revenus grâce à une extension du périmètre combinée à une révision des taux à la hausse décidée en 2016.



→ RETROUVEZ L'INTÉGRALITÉ DE NOTRE RAPPORT SUR NOTRE SITE INTERNET EN SCANNANT CE QR CODE.



Qui paie ?



ÉTAT



PRIVÉ

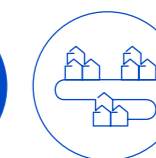


USAGER

À quelle échelle ?



LOCALE



RÉGIONALE



NATIONALE