

## Note exploratoire

### Les questions préalables à l'éventuelle mise en place des péages urbains en France

Cette note<sup>1</sup> a pour objet de cerner le panel des questions administratives qui se poseraient dans le cas de la mise en place de péages urbains en France.

**Elle vise d'une part, à poser le débat autour de questions pratiques** (périmètre, autorité compétente, études préalables à l'introduction d'un péage...).

**Elle envisage d'autre part, le type de conflits éventuels** entre les autorité(s) chargée(s) du péage et les autres protagonistes concernés par le péage **et examine la question de la gestion probable de ces conflits** (utilisation et partage des ressources nettes entre les autorités concernées...).

#### 1. Les questions pratiques liées à la mise en œuvre d'un péage urbain

- **Qui peut être compétent ?**

La loi d'orientation sur les transports intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982 et la loi Solidarité et renouvellement urbains (SRU) du 13 décembre 2000 ont défini quatre niveaux territoriaux pour l'organisation des transports publics de province :

- ✓ les communes, les groupements de communes et syndicats mixtes qui gèrent les transports urbains;
- ✓ les départements, compétents pour les transports non urbains (et du transport scolaire hors du PTU);
- ✓ les régions qui sont autorités organisatrices des lignes d'intérêt régional;
- ✓ l'État qui gère les lignes d'intérêt national.

La loi libertés et responsabilités locales du 13 août 2004, en ce qui concerne le réseau routier, a permis de transférer la plupart des routes nationales au département (déjà gestionnaire de son propre réseau routier départemental) qui devient maître d'ouvrage de l'exploitation, de l'entretien et des opérations de développement de ces routes. L'État conserve la gestion de certaines routes nationales. En ce qui concerne les réseaux routiers, trois types d'acteurs sont recensés :

- ✓ les communes, les groupements de communes et syndicats mixtes qui gèrent les routes d'intérêt communal;
- ✓ les départements, compétents pour les routes départementales;
- ✓ l'État qui gère les routes d'intérêt national.

Plusieurs acteurs (État, région, département, commune, structures intercommunales<sup>2</sup>...) seraient donc concernés par l'introduction d'un péage urbain en France. Il faut ici distinguer les acteurs qui seront « touchés » par l'instauration d'un péage (conflits avec leur zone de compétence...) des acteurs ou de l'acteur qui pourrai(en)t légalement décider de l'instauration d'un péage urbain.

Deux solutions peuvent être ainsi envisagées quant à la désignation de l'autorité compétente :

- ✓ la possibilité pourrait être laissée à l'ensemble des quatre niveaux territoriaux rappelés ci-dessus (cf LOTI et SRU).

---

<sup>1</sup> Cette note exploratoire a pour objet de réfléchir à la question de la « faisabilité administrative » de l'introduction des péages urbains en France, elle n'est en aucun cas un document officiel qui orienterait les décideurs mais qui peut les éclairer sur ce sujet complexe. Elle a surtout servi de base de travail à la rédaction d'une annexe du rapport du CAS (Centre d'analyse stratégique) relatif aux péages urbains en France. Ce rapport intitulé « Péage urbain, principes pour une loi », est le fruit du groupe de travail présidé par Olivier-Paul Dubois Taine, et doit paraître très prochainement.

<sup>2</sup> Les structures intercommunales qui pourraient être compétentes dans le cas des péages urbains sont les syndicats mixtes transports, les communautés urbaines, les communautés de communes, les communautés d'agglomération.

Il serait alors prévu de procéder à une concertation sous forme contractualisée (répartition des produits du péage, autorité qui procède au contrôle du paiement du péage...) entre les autres acteurs concernés par le péage urbain. Les autorités pouvant mettre en place un péage urbain seraient alors regroupées sous le nom de « maître d'ouvrages des axes et réseaux » ;

✓ la possibilité pourrait être donnée à l'autorité organisatrice des transports urbains (AOTU). L'AOTU, au regard de ses prérogatives actuelles en matière de transports, serait la plus indiquée à mettre en place un péage urbain. C'est la solution la plus envisageable.

La situation de l'Île-de-France mériterait quant à elle un examen particulier. L'imbrication entre les différentes autorités gestionnaires des infrastructures routières (Etat, départements, Ville de Paris) et celles qui organisent les transports publics devrait conduire à adopter des dispositions législatives spécifiques à cette région en matière d'organisation des systèmes de péages urbains et notamment sur la question de la désignation de l'autorité compétente.

- **Le choix du périmètre de la zone soumise à péage**

La désignation de l'autorité compétente est un préalable au choix du périmètre de la zone de péage. Aussi deux solutions font écho à celles exposées ci-dessus pour les autorités compétentes.

✓ La zone soumise à péage serait fixée par les autorités (État, région, département, commune, structure intercommunale...) sur leur aire respective de compétence. Cette solution serait plus souple, notamment dans le cas d'instauration de péages sur voies rapides urbaines.

✓ La zone soumise à péage serait déterminée à l'intérieur du périmètre des transports urbains (PTU). Elle ne pourrait pas dépasser le périmètre du PTU sauf à justifier de la nécessité de dépasser les limites du PTU pour la cohérence du péage urbain et ce notamment en fonction de ses objectifs assignés au péage urbain. Pour mémoire, le PTU, défini par la LOTI (loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation sur les transports intérieurs), est la zone où l'autorité organisatrice des transports urbains exerce sa compétence. Le PTU comprend le territoire d'une commune ou le ressort territorial d'un établissement public ayant reçu pour mission d'organiser les transports publics de personnes. Pour rappel, la création et la détermination de celui-ci se font par arrêté préfectoral sur demande du maire ou du président de l'établissement public. Le fait de limiter la zone du péage à l'intérieur de celle du PTU serait un choix cohérent avec les éléments contenus dans les lois existantes (SRU, LOTI, LAURE). Il serait prévu, en cas de « dépassement » de la zone à péage hors de celle du PTU, une extension du PTU. C'est la solution qui pourrait être retenue.

## **2. Les étapes préalables à l'introduction des péages urbains (PDU, comptes déplacements, études d'impact socio-économique, enquête publique...)**

- **L'autorité chargée de la mise en place d'un péage urbain ne serait en mesure de le faire qu'une fois les deux conditions suivantes réunies : la réalisation d'un plan de déplacements urbains (PDU) et l'établissement d'un compte déplacements**

En effet, les AOTU doivent réaliser un plan de déplacements urbains (PDU) au terme de l'article 14 de la LAURE (loi sur l'air et sur l'utilisation rationnelle de l'énergie) de 1996 dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Or, les PDU, documents de planification urbaine, contiennent des mesures relatives aux différents modes de transport (transports collectifs urbains, transports collectifs interurbains routiers, transports ferroviaires régionaux, véhicules particuliers, deux-roues) concernant différents partenaires (État, départements, régions, communes et leurs groupements, entreprises, associations). Le choix de ces mesures (le péage urbain pourrait être une de ces mesures) et leur mise en œuvre nécessite de prévoir un plan de financement réalisable amendé par tous, dès l'adoption du PDU et de suivre les apports financiers de chacun et leur utilisation, à un rythme annuel.

Par ailleurs, la loi Solidarité et renouvellement urbains (SRU) du 13 décembre 2000 prévoit en son article 113, que les agglomérations de plus de 100 000 habitants doivent établir « *un compte déplacements dont l'objet est de faire apparaître pour les différentes pratiques de mobilité [...] les coûts pour l'usager et ceux qui en résultent pour la collectivité.* ». Les AOTU doivent donc réaliser un compte déplacements à l'échelle de l'aire urbaine dans laquelle est inclus ou qui recoupe le périmètre des transports urbains.

Rendre possible l'instauration d'un péage urbain, à partir du moment où un compte déplacements est établi, serait intéressant : les flux financiers entre acteurs concernés seraient alors connus ce qui faciliterait la répartition des recettes issues du péage entre acteurs concernés.

- **L'autorité chargée de la future mise en place devrait réaliser un bilan socio-économique, environnemental et financier du projet de péage urbain**

Les textes actuels (loi sur l'air et sur l'utilisation rationnelle de l'énergie de 1996 (LAURE), loi d'orientation sur les transports intérieurs (LOTI)) créent une obligation générale d'évaluation économique, intégrant les aspects environnementaux chaque fois que la fourniture d'un bien ou d'un service nécessite une subvention publique. L'instruction cadre du 25 mars 2004 du ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer (METLTM) précise les conditions de l'évaluation économique qui se décompose en trois parties : l'analyse coût-avantage qui constitue le noyau central de l'évaluation, une analyse concernant les effets structurants du projet sur le développement territorial, une analyse de la rentabilité financière et des impacts sur les finances publiques. L'instauration d'un péage urbain pourrait être conditionnée par la réalisation de ces études.

Pour mémoire, la LAURE dispose que les études d'impacts des infrastructures de transport doivent comprendre « *une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits par la collectivité ainsi qu'une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter* ». La LOTI (article 14) prévoit que : « *les grands projets d'infrastructures et les grands choix technologiques sont évalués sur la base de critères homogènes intégrant les impacts des effets externes des transports relatifs notamment à l'environnement, à la sécurité, et à la santé et permettant de procéder à des comparaisons d'un même mode* ».

La LOTI impose la réalisation d'une évaluation *ex-ante* pour les grandes infrastructures et préconise l'utilisation de ces résultats dans le cadre de débats publics. Elle impose également la réalisation de bilans des résultats économiques et sociaux (en l'occurrence d'une évaluation *ex-post*) 3 à 5 ans après la mise en service de l'infrastructure. Le décret d'application (17 juillet 1984) de l'article 14 de la LOTI définit quant à lui un seuil au delà duquel les grands projets d'infrastructures sont soumis à évaluation (notamment les projets dont le coût est supérieur à 83,1 Millions d'euros, les voies rapides de 2 x 2 voies d'une longueur supérieure à 25 km). De la même manière, un décret pourrait définir un seuil au delà duquel les péages urbains sont soumis à évaluation (bilan *ex-ante* et bilan *ex-post* dès lors que le bilan *ex-ante* est établi).

- **Soumettre le projet de péage urbain à la procédure du débat public ?**

Soumettre le projet de péage urbain à débat public serait un point essentiel d'acceptabilité du projet même si cette procédure d'enquête publique n'aurait nécessairement pas le même impact que si il s'agissait d'un référendum (cas du péage de Stockholm). En France, ce qui concerne l'obligation par le maître d'ouvrage de saisir la commission nationale du débat public, il s'agit des projets de plus de 300 M euros. Pour les projets dont le montant est compris entre 150 et 300 M euros, la saisine peut être effectuée par le maître d'ouvrage, par dix parlementaires, par les collectivités concernées ou par des associations nationales agréées.

Par ailleurs, l'instruction cadre dite « de Robien » relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets d'infrastructures de transports du 25 mars 2004, il est recommandé d'envisager le processus en deux étapes pour renforcer les liens entre concertation et évaluation : une phase amont, au cours de laquelle la concertation est prépondérante, elle précise les finalités du projet, les situations de références, les grandes variantes possibles, les acteurs et les enjeux. L'évaluation socio-économique intervient alors uniquement comme élément du débat ; une phase aval, au cours de laquelle l'évaluation s'affine ; elle prend en compte les caractéristiques précises du projet et les compensations nécessaires pour une meilleure acceptabilité. Un bilan par acteur est produit et l'évaluation sert de critère de choix. Une présentation désagrégée des résultats du bilan socio-économique est souhaitable (distinction par agents économiques, catégories sociales, types de gains ou de pertes...). Le calcul économique doit, en outre, rester transparent : les hypothèses et les méthodes de calcul doivent toutes être expliquées, des tests de sensibilités doivent être pratiqués. Enfin, à chaque stade de la démarche, l'ensemble des éléments d'information doit être mis à disposition du public.

L'ensemble de ces dispositions pourrait être préconisé dans le cadre de l'instauration de péages urbains.

- **Faut-il autoriser les péages urbains uniquement dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants ?**

Un péage urbain pourrait instauré dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants et ceci pour être cohérent avec le seuil de 100 000 habitants qui correspond à l'obligation pour une AOTU d'établir un plan de déplacements urbains (PDU) et un compte déplacements.

Toutefois, les conclusions du Grenelle de l'Environnement ont décidé d'étudier la question des péages urbains sans en restreindre la possibilité aux seules grandes zones urbaines. Il faut donc laisser la possibilité à toutes les agglomérations de mettre en place un péage tout en imposant un « garde-fou » permettant notamment d'évaluer le signal prix à l'attention de l'utilisateur des transports urbains et de s'assurer que la mobilité urbaine fait l'objet d'une véritable « organisation » au moyen du document de planification qu'est le PDU.

### **3. Les conflits potentiels qui découlent de la désignation d'une autorité compétente en matière de péage urbain**

La loi constitutionnelle du 28 mars 2003 en son article 72 alinéa 5 dispose « qu'aucune collectivité ne peut exercer une tutelle sur une autre », il est cependant précisé que « lorsque l'exercice d'une compétence nécessite le concours d'une ou plusieurs collectivités territoriales, la loi peut autoriser l'une entre elles ou un de leurs groupements à organiser les modalités de leur action commune ».

Il est dès lors délicat d'envisager la désignation d'une autorité responsable du péage qui puisse imposer la mise en place d'un péage à d'autres autorités d'autant plus si la zone à péage interfère sur une ou plusieurs infrastructures dont elles ont la charge (voirie, voie rapide urbaine, ligne ferroviaire) ou sur un de leurs champs de compétence (gestion et contrôle du stationnement). La décision de mettre en place un péage devrait être précédée d'une concertation préalable avec les autres autorités concernées afin de résoudre notamment les questions financières (problème de l'affectation des recettes, pourcentage des recettes du péage perçu par chaque acteur...).

- **Quels conflits potentiels ?**

On distinguera les conflits de compétence relevant des sphères administrative et juridique et les conflits d'intérêt relevant des sphères politique et économique. Les conflits de compétence sont liées à des questions administratives et juridiques, tandis que les conflits d'intérêt pouvant survenir lors de la mise en place d'un péage urbain sont liées à des enjeux financiers.

#### **Cas théoriques d'exemples de conflits :**

*Conflit de compétence en raison de l'avis défavorable d'une autorité concernée par le péage urbain :*

Une autorité serait prête à mettre en place un péage tandis qu'une autre s'y opposerait pour laisser une voie gratuite pour laquelle elle est compétente. Ce serait par exemple le cas si une autoroute ou voie rapide urbaine passe dans la zone à péage (exemple de l'A6-A7 pour Lyon), l'utilisateur de l'autoroute paye-t-il le péage urbain en plus ? A priori, non dans la mesure où il ne sort pas de l'infrastructure. Il faudrait régler ce conflit entre l'AOTU et le gestionnaire de voirie (conseil général ou État selon la nature de la voie).

*Conflit de compétence dans la désignation de l'autorité chargée de verbaliser les contrevenants :*

Un conflit peut survenir lors de la désignation de l'autorité chargée de verbaliser les contrevenants n'ayant pas payé le péage suite à plusieurs rappels. Comment s'articulent les compétences de l'autorité responsable du péage avec les autorités de police de la circulation et du stationnement (maires) ? La question se pose aujourd'hui avec les débats portant sur la décentralisation et la dépénalisation du produit des amendes de stationnement.

*Conflit d'intérêt en ce qui concerne l'utilisation et le partage des ressources nettes entre les autorités concernées :*

Une autorité pourrait s'opposer à la mise en place du péage urbain si elle s'estime lésée en raison du faible pourcentage des recettes qui lui a été attribué au terme des négociations entre les autorités concernées. Ce point pourrait s'illustrer par un conflit lié au fait que les projets de transports ont aujourd'hui tendance à dépasser le périmètre des transports urbains notamment dans l'exemple d'un projet de tram-train financé à la fois par le conseil général et l'AOTU.

**Conflit d'intérêt en ce qui concerne le choix du système technologique du péage :**

L'objectif de l'interopérabilité des systèmes technologiques peut parfois aller à l'encontre des choix des collectivités (choix financiers, coûts importants de nouvelles technologies, incompatibilité du nouveau système avec leurs systèmes existants...), ce qui peut avoir une incidence sur des conflits potentiels entre autorités. En effet, une autorité pourrait s'opposer à la mise en place du péage urbain si le choix du système de péage est trop onéreux. Pourtant en dépit des coûts importants, les autorités devront respecter les dispositions des dispositions européennes en la matière (directive Eurovignette...).

- **Quelle résolution possible des conflits ?**

Si la loi peut anticiper la résolution de certains conflits en organisant au mieux la mise en place future de péages urbains en laissant notamment un maximum de flexibilité dans son système, elle ne peut prévoir tous les conflits potentiels. La résolution de certains de ceux-ci passeront nécessairement par une « phase juridictionnelle » devant les tribunaux administratifs.

Un parallèle peut être ici fait avec la jurisprudence récente sur les radars automatiques. Le Conseil d'État par une décision du 31 octobre 2007 (ministère de l'intérieur contre conseil général de l'Essonne) a annulé la décision du conseil général instaurant des redevances liées à l'instauration de radars de l'État sur leur domaine routier.

Une solution consisterait à résoudre les conflits survenus à l'amiable pour éviter le recours contentieux, au moyen d'une instance informelle et la plus neutre possible composée de personnes représentant notamment les différents acteurs concernés par un péage.

- **Cas de l'affectation d'une partie des recettes du péage urbain à d'autres autorités**

Dans le cas où le périmètre du péage urbain concernerait un axe routier faisant déjà l'objet d'un péage d'infrastructure, l'usager ne devrait pas se voir demander deux fois le paiement pour circuler : une fois pour le péage urbain et une autre fois pour le péage d'infrastructure. Il payerait le péage urbain une fois et ce serait à l'autorité responsable du péage de « dédommager » le gestionnaire de l'infrastructure routière pour la partie de son infrastructure incluse dans le périmètre du péage urbain. Les conflits potentiels devraient être réglés par négociations amiables entre l'AOTU et le (ou les) gestionnaire(s) d'infrastructure. A défaut, les conflits seront réglés par voie juridictionnelle.

Afin de ne pas créer de problème entre deux autorités (celle du péage urbain et celle du gestionnaire de l'infrastructure à péage), il convient de prévoir une compensation financière à destination du gestionnaire d'infrastructure. Ceci reviendrait à ce que l'autorité compétente du péage verse au prorata de la distance parcourue sur le réseau du gestionnaire d'infrastructure un montant équivalent à l'application du tarif du péage d'infrastructure. Les conflits potentiels devraient être réglés par négociations amiables entre l'AOTU et le (ou les) gestionnaire(s) d'infrastructure afin de minimiser les coûts de gestion liés au transfert d'argent entre les autorités compétentes.

- **Comment résoudre les conflits potentiels entre autorité dotée des pouvoirs de police de circulation, autorité dotée de la compétence « voirie », et autorité chargée du péage urbain ?**

Des conflits risquent de se produire entre une commune qui s'opposerait à l'installation des portiques destinés à matérialiser la zone de péage sur la voirie (les pouvoirs de police de la circulation étant dans les mains du maire) et l'AOTU qui mettrait en place le péage urbain.

Les travaux post-Grenelle du comité opérationnel « transports urbains et interurbains » ont examiné comment donner aux AOTU toutes les compétences ayant des répercussions sur l'organisation de la mobilité. Un des obstacles identifié par ce comité à la mise en œuvre des actions du PDU est le fait que la police de la circulation et du stationnement soient à ce jour de compétence communale. Des conflits risquent de se produire entre une commune qui s'opposerait par exemple, à l'installation des portiques destinés à matérialiser la zone de péage sur la voirie (les pouvoirs de police de la circulation étant dans les mains du maire) et l'AOTU qui mettrait en place le péage urbain. Sur ce point, le Conseil d'Etat pourrait sans doute reprendre le raisonnement qui fut celui de la jurisprudence récente sur les radars (Cf. ci-dessus).

On peut donc supposer que ces conflits ne seraient pas majeurs pour la plupart des AOTU sauf dans le cas de celles ayant délégué leur compétence transport soit 20% des AOTU concernées par ce point. Toutefois, cet élément n'est pas négligeable dans la mesure où les AOTU ayant délégué cette compétence à un syndicat mixte transport sont les AOTU « les plus » en capacité de mettre en place un péage urbain notamment au regard de la taille de leur agglomération (exemple de Lyon).

L'anticipation de ces conflits devrait d'abord passer par l'application des dispositions de l'article 28-1-1 de la LOTI (modifié par l'article 98 de la loi SRU). L'article 28-1-1 prévoit que « les actes pris au titre du pouvoir de police du stationnement ainsi que les actes relatifs à la gestion du domaine public routiers doivent être rendus compatibles avec les dispositions prévues au 4e de l'article 28-1 dans les délais prévus par le PDU ». Le 4e fait référence à la police du stationnement.

Il y aurait donc lieu de modifier à nouveau cet article pour que les actes cités dans l'article 28-1-1 soient compatibles avec les actes qui le seront au moment de l'instauration des péages urbains.

L'article 28-2 de la LOTI (modifié par l'article 99 de la loi SRU) fait également référence à cette compatibilité entre les décisions des autorités chargées de la voirie et de la police de la circulation. « *Le plan est mis en oeuvre par l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains. Les décisions prises par les autorités chargées de la voirie et de la police de la circulation ayant des effets sur les déplacements dans le périmètre de transports urbains doivent être compatibles ou rendues compatibles avec le plan. [...]* »

Dans les périmètres de transports urbains concernés par l'obligation d'élaboration d'un plan de déplacements urbains prévue à l'article 28, le plan de déplacements urbains est mis en conformité avec les dispositions de la loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains dans un délai de trois ans à compter de la publication de cette loi. A défaut, le représentant de l'Etat dans le département peut engager ou poursuivre les procédures nécessaires à cette mise en conformité. Le plan est alors approuvé par le représentant de l'Etat dans le département après délibération de l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains. La délibération est réputée prise si elle n'intervient pas dans un délai de trois mois après transmission du projet.

Au terme d'une période de cinq ans, le plan fait l'objet d'une évaluation et est révisé le cas échéant.

Cet article 28-2 de la LOTI (modifié par l'article 99 de la loi SRU) devrait également mentionner les décisions relatives à l'instauration des péages urbains

- **La question de la cohérence de l'utilisation des outils « stationnement » et péage urbain : constatation des infractions, procédure de recouvrement des amendes...**

L'organisation du stationnement sur voirie dépend aujourd'hui des pouvoirs de police du maire. Le système actuel de recouvrement des amendes de stationnement relève du droit pénal. Il est question que ce système puisse relever d'une procédure administrative. Les comités opérationnels du Grenelle de l'environnement travaillent sur cette question complexe, mais la réflexion n'est pas aboutie à ce jour. C'est pourquoi sans pour autant préjuger d'un éventuel système de dépénalisation du produit des amendes de stationnement, il convient d'exposer ici quelques éléments relatifs aux péages urbains.

Le fait de dépénaliser permettra de distinguer clairement ce qui relève des pouvoirs du maire dans l'organisation d'une politique de stationnement avec les enjeux de gestion des déplacements durables que l'on connaît aujourd'hui, de ce qui relève des atteintes à l'ordre public (stationnement dangereux ou abusif) devant être géré par les autorités de police.

Quel parallèle peut-on faire avec la procédure qui pourrait être celle des péages urbains ? Pour suivre la même logique qu'en stationnement, il serait utile de ne pas rendre pénal le péage urbain et de distinguer ce qui relève du pouvoir des autorités de police (usager qui bloquerait un accès au péage urbain pour en refuser le caractère payant) de celui de l'AOTU. Celle-ci constaterait que l'usager n'a pas payé le prix du péage et le verbaliserait à ce titre.

Ainsi, les collectivités auraient une latitude pour mener des politiques de déplacements cohérentes à l'échelle locale par la maîtrise totale de la politique de stationnement et par celle de l'outil « péage urbain ». Elles pourraient donc mettre en oeuvre une politique globale de tarification des déplacements dont le stationnement et le péage urbain seraient deux leviers à leur disposition. Il convient de rappeler ici qu'une partie du succès du péage de Londres peut s'expliquer par une politique forte en matière de stationnement, notamment par un contrôle et par un prix d'amende dissuasif, un des plus élevés d'Europe.

Il serait donc judicieux que **l'AOTU puisse être à la fois responsable du péage urbain comme de la politique de stationnement**. Elle sera alors autorité unique compétente de la fixation des tarifs du stationnement et du péage urbain. Ceci permettrait notamment d'éviter une demande croissante de places de stationnement en limite limitrophes de la zone à péage. Les procédures entre stationnement et péage urbain devraient aussi être harmonisées. **Une autorité unique serait chargée de la verbalisation et du recouvrement du produit des amendes de stationnement et du péage urbain pour limiter la fraude.**

#### 4. Synthèse

- Les AOTU pourraient être les autorités compétentes pour instaurer un péage urbain.
- Le cas de l'Ile-de-France pourrait être traité séparément en prévoyant la tenue d'un débat public sur l'opportunité d'un péage urbain. A l'issue de ce débat mené conjointement par l'Etat et la Région, une disposition législative spécifique et adaptée à l'Ile-de-France pourra être élaborée.
- Le périmètre du péage urbain serait inclus à l'intérieur du périmètre des transports urbains (PTU) ; en cas de dépassement du péage à l'extérieur du PTU, il devrait être justifié et donnerait lieu à une extension du PTU selon la procédure en vigueur.
- L'introduction d'un péage urbain serait subordonnée à la réalisation d'un plan de déplacements urbains ; il serait l'une des mesures (il pourrait s'agir une mesure à titre expérimental) du plan de déplacements urbains (PDU).
- Le volet financier du PDU prendrait la forme d'un compte déplacements. Ceci reviendrait à subordonner l'introduction d'un péage à la réalisation d'un compte déplacements.
- Le projet de péage serait donc soumis à une procédure d'enquête publique puisqu'il ferait partie intégrante du PDU ; l'élaboration (ou la révision) du PDU étant soumise à enquête publique.
- Le projet de péage urbain serait également soumis à une évaluation environnementale (puisque'il ferait partie intégrante du PDU). En effet, le PDU fait partie des plans et programmes pour lesquels une évaluation environnementale doit être effectuée conformément aux dispositions de la directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement.
- Il faudrait faire un usage « cohérent » des outils « stationnement » et « péage urbain » par la désignation d'une autorité unique responsable de la verbalisation et du recouvrement des amendes pour défaut de paiement du péage urbain et du stationnement payant sur voirie.
- Pour mieux « assurer » l'acceptabilité des péages urbains, il serait utile de compléter l'article 28.1 de la LOTI. Le texte de celui-ci insisterait sur le fait que les péages urbains doivent nécessairement concourir à la lutte contre la congestion routière et les nuisances environnementales (pollution atmosphérique locale en particulier) liées à l'usage des poids-lourds, des bus et cars, des véhicules utilitaires légers, des véhicules particuliers, des deux-roues (ou trois-roues) motorisés.

**Références législatives :** Extraits de la loi d'orientation sur les transports intérieurs LOTI

**Article 28-1** (Modifié par Loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 - art. 96)

Les plans de déplacements urbains portent sur :

1° A. - L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, notamment en définissant un partage modal équilibré de la voirie pour chacune des différentes catégories d'usagers et en mettant en place un observatoire des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste ;

1° La diminution du trafic automobile ;

2° Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement économes et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied ;

3° L'aménagement et l'exploitation du réseau principal de voirie d'agglomération y compris les infrastructures routières nationales et départementales, afin de rendre plus efficace son usage, notamment en l'affectant aux différents modes de transport et en favorisant la mise en oeuvre d'actions d'information sur la circulation

4° L'organisation du stationnement sur voirie et dans les parcs publics de stationnement, et notamment les zones dans lesquelles la durée maximale de stationnement doit être réglementée, les zones de stationnement payant, les emplacements réservés aux personnes handicapées ou à mobilité réduite, la politique de tarification à établir, en relation avec la politique de l'usage de la voirie, en matière de stationnement sur voirie et en matière de parcs publics, la localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes, les modalités particulières de stationnement et d'arrêt des véhicules de transport public, des taxis et des véhicules de livraison de marchandises, les mesures spécifiques susceptibles d'être prises pour certaines catégories d'usagers, et tendant notamment à favoriser le stationnement des résidents ;

5° Le transport et la livraison des marchandises tout en rationalisant les conditions d'approvisionnement de l'agglomération afin de maintenir les activités commerciales et artisanales. Il prévoit la mise en cohérence des horaires de livraison et des poids et dimensions des véhicules de livraison au sein du périmètre des transports urbains. Il prend en compte les besoins en surfaces nécessaires au bon fonctionnement des livraisons afin notamment de limiter la congestion des voies et aires de stationnement. Il propose une réponse adaptée à l'utilisation des infrastructures logistiques existantes, notamment celles situées sur les voies de pénétration autres que routières et précise la localisation des infrastructures à venir, dans une perspective d'offre multimodale ;

6° L'encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à établir un plan de mobilité et à favoriser le transport de leur personnel, notamment par l'utilisation des transports en commun et du covoiturage ;

7° La mise en place d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements, incluant sur option le stationnement en périphérie, favorisant l'utilisation des transports collectifs par les familles et les groupes.

**Article 28-1-1** (Créé par Loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 - art. 98)

Les actes pris au titre du pouvoir de police du stationnement ainsi que les actes relatifs à la gestion du domaine public routier doivent être rendus compatibles avec les dispositions prévues au 4° de l'article 28-1 dans les délais prévus par le plan de déplacements urbains.