

## **Les nouvelles formes de redevances routières inter et intra-urbaines**

**Séminaire du 14 février 2007**

### **OUVERTURE**

***Philippe GARNIER, consultant, ancien directeur de l'action commerciale et de la communication de Cofiroute***

Il me revient le privilège d'ouvrir ce séminaire et d'introduire la table ronde N° 1.

La croissance et la mobilité sont intimement liées, comme on le sait. Cependant, la mobilité peut avoir, et a certainement, des effets plus ou moins dommageables sur l'environnement. L'augmentation continue des flux de poids lourds, associée au principe de libre circulation des marchandises, a conduit la Communauté européenne à légiférer et à aboutir aux directives « Eurovignette » de 1999 et 2006, qui reposent sur le principe de l'utilisateur payeur et à la directive sur le télé-opérateur. Ces directives encadrent l'introduction éventuelle par les États de la Communauté de nouveaux péages ou redevances. Nous nous devons de nous interroger sur les effets qui peuvent être attendus de ces outils en termes de gestion du trafic, de réduction des niveaux de pollution et bien sûr de création de nouvelles ressources de financement pour de nouvelles infrastructures de transport.

Pour répondre à ces interrogations, nous entendrons successivement M. Yves BUR, député-maire de Lingolsheim et Vice-Président de l'Assemblée nationale, qui évoquera l'expérience alsacienne à travers l'élaboration de la loi qui porte son nom, M. Roland RIES, sénateur du Bas-Rhin fera le point sur la réglementation européenne en matière de transport de marchandises, M. Yves CROZET, directeur du Laboratoire d'Économie des Transports qui développera le modèle économique de la taxe poids lourds, enfin, M. Christian TARPIN, directeur du développement à la SETEC insistera sur le cadre européen dans lequel la taxe poids lourds a été mise en place en Alsace, ainsi que sur les enjeux qui en découlent pour la collectivité. Chacune de ces interventions ne devra pas excéder 10 minutes.

**1<sup>ère</sup> table ronde****Les nouvelles formes de péages-redevances sur les itinéraires inter-urbains :  
exemple de la taxation des poids lourds****Yves BUR, vice-président de l'Assemblée nationale**

Je vous remercie de m'accueillir à ce séminaire de réflexion sur un sujet qui va devenir de plus en plus important dans toute l'Europe. J'ai été porteur d'un texte de loi dans le cadre du transfert d'une directive européenne au niveau du Parlement français qui a institué une taxe sur les poids lourds en Alsace dans un contexte bien particulier. Effectivement, l'Allemagne a mis en place un système de taxe généralisée sur ses autoroutes, la « LKW Maut » qui a eu pour conséquence un report de trafic notable de camions dans la plaine d'Alsace. Plus de 2 000 camions ont fait le choix de quitter le système autoroutier allemand pour rejoindre le système routier alsacien, ce qui, naturellement, a impacté très fortement les déplacements en plaine d'Alsace, en plus particulièrement ceux du Nord Sud, avec un retentissement énorme dans la population. Si j'ai pu considérer, au départ, que la presse en « faisait un peu trop », j'ai mesuré peu à peu l'impact réel du phénomène. Je pense même que la situation alsacienne illustre ce qui va se passer, ici ou là, à travers le pays. Les habitants considèrent que les camions sont trop présents, qu'ils sursaturent des infrastructures routières non adaptées à cela. Ils pensent qu'ils roulent trop vite et sont trop peu respectueux des règles de sécurité élémentaires. Ils ont donc souhaité que les politiques au niveau alsacien prennent des initiatives pour mettre fin à ces transferts de trafic venant du système autoroutier allemand. A ce stade, je tiens à saluer au passage l'implication du Président Adrien ZELLER sur ce dossier.

Grâce à la technique parlementaire, je suis arrivé, à travers une opération « rondement » menée, à imposer une expérimentation en Alsace sur une taxe camion qui porte maintenant mon nom. Je ne sais pas si c'est une bonne chose du point de vue électoral. Cette taxe n'avait comme objectif que de limiter les dégâts : comme nous n'avons pas su anticiper l'instauration de la « LKW Maut » en Alsace et que nous en subissons les conséquences il fallait réparer les dégâts. J'ai bien mesuré, en même temps, que cette expérimentation, rendue possible par le droit à l'expérimentation introduit dans la Constitution, n'« arrangeait » pas le ministère, à première vue dans un contexte de tension avec les transporteurs, notamment en raison du coût du carburant. Ils ont d'ailleurs organisé une manifestation pour protester contre mon initiative mais en prenant garde de ne gêner le moins de monde possible et l'affaire s'est arrêtée là. Aujourd'hui, nous nous rendons bien compte que nous avons pu introduire, de façon expérimentale en Alsace, ce que tous les responsables du ministère de l'Équipement ont toujours rêvé de pouvoir faire, mais dont il est strictement interdit de parler. Une expérimentation aura donc lieu en Alsace à partir de 2008. Même si ma fonction de législateur ne me permet pas d'avoir un rôle de décideur, Je suis en permanence l'évolution de ce dossier. Les décrets sont en cours de rédaction et un appel d'offres devrait être lancé. Pour ma part, je considère que nous avons là une possibilité d'innover en matière technologique et d'acquérir des savoirs que nos opérateurs pourrons exporter.

Ce qui paraissait surprenant, choquant pour nombre d'acteurs de ce secteur, devient aujourd'hui presque normal. Nombre de mes collègues de l'Assemblée nationale se demandent pourquoi ils n'ont pas pensé eux-mêmes à cette possibilité d'introduire une taxe

poids lourds sur certains segments de leurs départements ou régions. Le débat que nous avons eu en Alsace a porté pour l'essentiel sur le trafic de transit, pour lequel une sorte de consensus alsacien existait en matière de taxation. Les transporteurs locaux essayent, d'une manière ou d'une autre, de s'exonérer du paiement de cette taxe mais, comme l'a dit la semaine dernière Jacques BARROT, la Commission de Bruxelles sera un gardien vigilant de l'égalité de traitement pour l'ensemble des utilisateurs.

Je crois que nous aurons là une expérimentation en grandeur nature qui démarrera en 2008 jusqu'en 2012. La question que l'on peut se poser est de savoir si nous sommes en capacité de tirer pleinement les conclusions de cette expérimentation pour voir dans quelle mesure ce système de taxation pourra être adapté aux exigences du trafic local et pourra être adopté au niveau national pour financer l'entretien des infrastructures. Nous savons bien que l'AFITF n'a que peu de moyens prévus au-delà de 2009 pour faire face à ses engagements. Comment une telle taxe pourra-t-elle être généralisée ou, tout du moins, pourra servir d'outil pour le financement d'entretien des infrastructures ? Je me pose aujourd'hui la question de savoir si nous serons en capacité d'attendre 5 ans ou 6 ans avant de tirer des conclusions.

Ce qui se passe actuellement au niveau de la prise de conscience climatique a un impact considérable. La population aura de plus en plus d'exigences et assistera avec de moins en moins de tolérance au développement du trafic camion. Ne faudra-t-il pas anticiper très rapidement, une fois le système mis en place, les conclusions d'une telle expérimentation ? J'ai le sentiment aujourd'hui que ce qui s'est passé en Alsace ne sera pas réglé par la taxe. La croissance du trafic poids lourds est telle que, même si les Allemands ont une recette supplémentaire, après l'instauration de la taxe en Alsace, de 15 millions d'euros - c'est-à-dire des retours sur leurs autoroutes des poids lourds qui les ont quittées il y a deux ans - je ne suis pas certain pour autant que le trafic camion diminuera significativement sur les routes alsaciennes. En fait, ce qui est posé est toute la problématique du transport des marchandises en Europe avec une croissance énorme de ces marchandises.

Lors de sa visite, il y a quinze jours, dans l'entreprise qui propose le Modalhor, Christian ESTROSI disait qu'au niveau du fret, la vitesse de transit était d'environ 19 km/h. Le camion présente à cet égard une souplesse et une rapidité que le transport ferroviaire n'est pas encore aujourd'hui en capacité d'assurer. En même temps, nous pouvons nous interroger pour savoir si la croissance exponentielle du trafic n'apporterait pas, là aussi, une dégradation du service fret par la route. On s'attend à 50 % d'augmentation du trafic dans les 10 prochaines années. Le problème est aujourd'hui bien posé de savoir si le transport routier paye vraiment l'intégralité de ce qu'il devrait payer au niveau de l'entretien des infrastructures. Je crois que le débat est posé. L'irruption de cette taxe alsacienne dans le paysage du transport routier en France a suscité beaucoup d'inquiétudes, ici ou là. J'ai le sentiment en tout cas que, tôt ou tard, des réponses nouvelles devront être imaginées. La taxe en Allemagne est un des modèles - ce ne sera pas le seul -, mais elle pose bien le problème.

Les acteurs du transport routier l'ont bien compris. Ils ont organisé, lors de l'instauration de la taxe en janvier 2005, une manifestation qui n'a gêné personne car ils se sont bien gardés d'embêter les usagers. Au début de l'année, ils ont indiqué n'avoir pas l'intention de mener d'autres actions et de se contenter de faire du lobbying. Le rapport de force a changé. Aujourd'hui, la population exige de nouvelles solutions et réponses ; il nous appartient à tous de les prendre en compte.

**Philippe GARNIER**

Merci M. le Président. J'ai trouvé très intéressant à la fois votre « cri d'alarme » et la démonstration de la valeur d'exemplarité de cette expérience. Aura-t-on le temps dans des délais assez courts d'en tenir compte ?

Nous passons maintenant à l'intervention de M. CROZET.

**Yves CROZET, directeur du Laboratoire d'Économie des Transports**

Merci, Monsieur le Président. En tant que « rhône-alpin » je tiens à souligner le nombre de bonnes choses qui nous parviennent d'Alsace. Cette idée de tarification poids lourds est très intéressante, tout comme il y a quelques années la réforme du sénateur HAENEL ainsi que tout ce qui s'est passé en Alsace et dans d'autres régions en matière d'expérimentation sur les chemins de fer.

Effectivement, on a bien un raisonnement en termes de prix et, derrière, de services. Vous venez d'expliquer que, si la taxe poids lourds se met en place en Alsace, il y aura peut-être un repli d'une partie des poids lourds sur l'Allemagne. On peut donc imaginer une petite amélioration de la qualité de service au moins dans un premier temps jusqu'à ce que la croissance du trafic nous permette de rattraper les choses, même si elle ne sera pas aussi importante que ce que vous dites. Concernant la qualité de service, vous savez que depuis 2002 existent en France des mesures restrictives de vitesse sur les routes. On a vu sensiblement baisser la vitesse moyenne des automobiles de l'ordre de 10 km/h en 5 ans, ceux qui roulent au-dessus de 130 km/h sont de moins en moins nombreux. Je rappelle que, dans le même temps, sur les autoroutes françaises, la vitesse des poids lourds a, en moyenne, très légèrement augmenté, tout simplement parce qu'il y a eu homogénéisation des vitesses entre les camions et les voitures. Il n'y a pas eu de dégradation du service des poids lourds. À partir de là, il faut bien rappeler que les prix sont faits pour dire les coûts, mais ne sont pas seulement faits pour dire cela. C'est essentiel.

Il faut regarder de près ce que coûtent les différents modes de transport routiers notamment pour la voirie, ce que coûtent l'entretien et le développement, plus l'ensemble des coûts externes. Il y a eu, en la matière, plusieurs rapports, dont un rapport commun, l'été dernier, entre le ministère des Transports et le ministère de l'Écologie. Ce rapport indique que sur la partie du réseau national la plus fréquentée, les poids lourds ne sont pas très loin de couvrir leurs coûts, y compris leurs coûts externes. Autrement dit, la question de la tarification, telle qu'elle est souvent posée dans des cénacles moins informés - les poids lourds coûtent des « fortunes », ils ne paient rien et il faut donc les taxer sur le modèle du « talion » et de la vengeance - ne se pose pas. Ce n'est évidemment pas comme cela que vous abordez le problème en Alsace.

Les prix sont faits pour dire les coûts. En ce moment, on constate que certains poids lourds paient plus que ce qu'ils coûtent, notamment ceux qui utilisent des autoroutes à péage. Certains paient moins que leur coût, notamment en zone à fort trafic sur des routes où il n'y a pas de péage, en général autour des grandes agglomérations. Il ne s'agit pas de « matraquer » le trafic poids lourds, mais d'aménager le système actuel de tarification pour qu'il soit davantage en adéquation, d'une part, avec les coûts et, d'autre part, avec les objectifs de la collectivité. Ceux-ci peuvent être simplement l'optimisation du flux - par exemple des poids lourds qui passeraient plus volontiers la nuit ou en période creuse dans certaines agglomérations - ou des objectifs plus ambitieux de report modal sur certains axes ou, encore plus ambitieux, de lutte contre le changement climatique et de remise en cause complète d'un système de transport de marchandises qui est encore très largement dominé par la route.

De plus en plus de conteneurs arrivent sur le port du Havre et de Marseille. La quantité de ces conteneurs écoulés par le ferroviaire n'augmente pas beaucoup. La voie d'eau s'en sort bien pour l'instant, la route est là et fait une grande partie de la récupération des conteneurs notamment au Havre. Si l'on a des objectifs d'adéquation avec les coûts, d'une part, et de signal envoyé aux acteurs du secteur à moyen et long terme, il va de soi qu'il faut que l'on sorte de l'idée de ce que j'appelle « la mobilité subventionnée ».

Pour des raisons économiques, depuis de très longues années, la mobilité a été considérée comme essentielle à la croissance économique et était donc subventionnée. Cela remonte à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle en Grande-Bretagne avec Adam Smith, fondateur de l'économie politique libérale et favorable aux mécanismes de marché, un des partisans du laisser-faire avec des Français comme François Quesnay, le médecin de Louis XV. En 1776, des milliers de kilomètres de routes sont privés en Grande-Bretagne avec des péages très chers. Ces axes sont de mauvaise qualité et le poids des convois est limité. Pour remédier à cette carence de l'initiative privée, A. Smith propose que les routes soient publiques, la mobilité des marchandises et des hommes étant indispensable à la croissance économique.

La route est ainsi devenue un bien public et ce n'est pas pour rien que l'on a créé en France le corps des Ponts et Chaussées. On a fait la même chose dans tous les pays occidentaux. Pourtant, nous sommes en train aujourd'hui de remettre en cause cette idée. Fondamentalement, le transport est devenu tellement courant dans la vie quotidienne qu'il peut très bien payer ce qu'il coûte. Ce changement est important, car il correspond à un modèle économique qui sort d'une logique de taxation pour entrer dans une logique de tarification. Cela ne se fera pas bien évidemment en 8 jours, même après une campagne électorale, cela prendra des années. On a commencé en France en 1955 avec la loi sur les autoroutes. Ce qui vient d'être fait en Allemagne et ce qui va être fait en Alsace est un pas supplémentaire vers la sortie de la logique de la fiscalisation et de la solidarité vers une logique de tarification. Il faut voir comment peuvent se dérouler les étapes. Il est évident que l'on ne va pas dire aux transporteurs routiers et aux chargeurs que l'on va mettre en place un péage sans rien dire de plus. Il faut une négociation à l'échelle nationale et que, par exemple, la suppression de la taxe à l'essieu soit un élément mis en balance dans la discussion.

Je parle d'un péage sur l'ensemble du réseau routier national, en tout cas sur les 12 000 kilomètres à la charge de l'Etat. Je ne parle pas de ce qui est à la charge des départements. Dans une perspective de péage, il faut penser, sur le réseau national, à un péage PL compensé par la suppression de la taxe sur l'essieu en échange. Mais on peut aller plus loin et envisager une baisse de la TIPP qui n'est pas une taxe générale mais l'amorce d'une logique de tarification. Pour cela, j'ai été personnellement extrêmement défavorable à l'idée que la TIPP était en partie transférée aux départements pour financer principalement le RMI. Elle doit être ciblée non comme une taxe générale, mais comme une redevance liée à l'usage des routes et aux coûts externes qui en résulte. Si l'on regarde ce que rapporte la TIPP, on n'est pas tellement éloigné des coûts externes de la route. Il y a cependant un phénomène nouveau : l'insécurité routière a beaucoup baissé en France. 3 000 morts en moins chaque année correspondent à 3 milliards d'euros gagnés pour la collectivité (sans parler des gains sur les blessés). La valeur de chaque mort est d'un million d'euros sur les routes. J'aurais aimé qu'un gouvernement dise aux Français qu'ils ont été, à sa grande surprise, relativement efficaces sur les routes. Cela se compense par une baisse de la TIPP. Je ne suis pas naïf : on peut dire dans le même temps qu'il faut augmenter la TIPP pour le CO<sub>2</sub>, mais pas dans les mêmes proportions.

Mon raisonnement de principe est que la tarification de la route doit sortir du champ de la fiscalité et entrer dans une véritable logique de paiement d'un service. Ensuite, on peut discuter : quand on veut faire passer un poids lourd aux heures de pointe dans cette zone, cela coûtera tant.... Actuellement, les transporteurs sont prêts à réfléchir à d'autres trajets, à

d'autres itinéraires, en augmentant un peu la distance, si cela leur permet de payer des péages moins élevés. Ils ne vont pas forcément chercher à minimiser la distance. Ce n'est donc pas mal, en termes d'équilibrage des flux.

Il y a bien une logique de principe : la tarification plutôt que la taxation. Ensuite, l'application consiste en une discussion avec les professionnels sur une base d'une légère baisse de la TIPP, d'une suppression de la taxe à l'essieu et, en échange, la mise en place du système de tarification qui aurait beaucoup de vertus, dont celle de garantir un certain nombre de recettes pour entretenir ces infrastructures. On sait que les dépenses du budget de l'Etat sont de plus en plus contraintes par d'autres chapitres. Si les transports veulent protéger leurs recettes, comme c'était le but de l'AFITF, peut-être faudra-t-il accepter cette idée de tarification.

Voilà ces quelques idées générales qui prolongent les propos de Monsieur BUR.

### ***Philippe GARNIER***

Merci, Monsieur le Directeur, la parole est donnée à Monsieur TARPIN pour élargir le spectre de la réflexion au cadre européen, dans lequel a été mise en place la taxe en Alsace.

### ***Christian TARPIN, directeur du développement, SETEC ITS***

Je vais successivement aborder plusieurs points. Tout d'abord, je rendrai compte d'une étude menée pour les collectivités alsaciennes. La compréhension du processus est importante, et beaucoup de monde se pose la question de savoir comment ce processus a été mené. J'éclairerai au passage quelques points de droit français et européen et j'insisterai, au cœur de mon exposé, sur la fonction de l'orientation de la taxation poids lourds. Je développerai également un point important, qui est celui de la contribution de cette taxe au financement des infrastructures. Des diapositives sont prévues sur la partie technique, mais, compte tenu du temps, je ne les développerais pas. Je dirais simplement pour rassurer les auditeurs que le système décrit est faisable. Je reste à votre disposition pour toute question sur ces points.

Lorsque nous avons été sollicités, début 2005, par la région Alsace, c'était dans un contexte d'augmentation très significatif des flux de poids lourds, jusqu'à plus de 2 000 poids lourds, en pointe, sur des flux de l'ordre de 10 000, avec un report la nuit, ce qui n'est pas forcément une bonne chose du fait des nuisances sonores. L'impact en termes d'accidentologie était très net et commençait à inquiéter très fortement les gestionnaires des infrastructures.

La première étape de l'analyse était de montrer que l'augmentation du flux de poids lourds en Alsace était due à de multiples facteurs. Des raisons sont assez ponctuelles comme l'élargissement de l'Europe en 2004 qui a eu un effet très net, l'instauration du « LKW Maut » certainement, la fermeture d'un ouvrage en Lorraine. Il faut en fait surtout mentionner la tendance de fond qui nous montre que chaque année, sans rien faire, nous comptons 2 ou 3 % de poids lourds supplémentaires. Il faut bien voir que l'impact de tous ces motifs ponctuels n'est pas plus fort que quatre années de tendance de fond. De toute façon, la solution à trouver doit s'inscrire dans le long terme. En revanche, le ressenti populaire est également clair : le péage allemand était fautif et on en rendait responsable les

autorités publiques. Ce sentiment extrêmement net a motivé les élus locaux à prendre position et à lancer l'opération dont je vais vous parler.

Cette opération a été managée par la région Alsace qui agissait en fait en tant que maître d'ouvrage délégué des trois collectivités alsaciennes. C'est en fait un travail mené pour les deux départements et la région. L'intitulé de cette étude comporte des termes importants, dont celui de « régulation », car la question d'une taxe ou d'un péage n'était pas d'emblée posée, mais bien celle d'un outil de régulation. Le cahier des charges de l'étude mentionnait très explicitement qu'il fallait explorer toutes les solutions, y compris dans des voies sans péage, sans renchérissement, et que l'on se situe à droit constant ou à droit évolutif.

L'équipe que j'ai animée pour cette étude était composée de SETEC ITS pour les aspects techniques et la synthèse, d'éminents juristes du cabinet Baker & McKenzie et de SETEC International qui a mené à bien les aspects d'études de trafic et de modélisation très importantes dans ce cas. La solution qui a été élaborée repose sur un renchérissement des trajets des poids lourds, et ce pour deux raisons : fondamentalement les décisions des poids lourds sont de nature économique, et les autres mesures de police ou d'aménagement qui pouvaient être envisagées ne pouvaient pas être ni généralisées ni rendues permanentes pour des raisons qui touchaient à la liberté de circuler et au droit fondamental français et européen.

L'observation de l'ensemble du dispositif montre que l'on a très rapidement convergé, en octobre/novembre, vers l'idée que trois cas étaient à traiter : A) celui des axes destinés au transit, auxquels il fallait appliquer un renchérissement et des aménagements « favorisants », pour que le signal envoyé aux transporteurs soit vraiment clair : C) celui des axes sur lesquels on a de très bonnes raisons de vouloir exclure le transit des poids lourds en raison des riverains, des problèmes de sécurité et de bruit. Il est clair que ces axes doivent bénéficier d'aménagements et de mesures restrictives. Entre ces deux cas de figure, on trouve des cas B), « ennuyeux », typiques de la France. Il s'agit d'axes fort bien aménagés, extrêmement compétitifs par rapport aux autoroutes mais sur lesquels, pour d'autres raisons, on n'a pas envie que les poids lourds passent. Ces axes méritent une approche combinée particulière, reposant à la fois sur un renchérissement et sur des aménagements restrictifs.

Cette solution découle d'une analyse de la rationalité des acteurs économiques. La comparaison du coût généralisé pour quatre itinéraires permettant de joindre Baden-Baden et Fontaine (soit un trajet de l'Allemagne au Nord de l'Alsace jusqu'au Sud de l'Alsace) illustre ce propos. Apparaissent trois éléments de coûts : le coût d'exploitation, le malus qui est l'évaluation que fait l'acteur économique des « à cotés » de l'itinéraire choisi, enfin le péage. Sont donc comparés l'autoroute allemande et les trois types d'axes alsaciens. Dans la situation initiale, le macrochoix était en faveur de l'Allemagne et le microchoix entre les axes alsaciens était en faveur de l'autoroute. Nous avons donc une situation équilibrée correspondant à la volonté du gestionnaire public. L'instauration d'un péage en Allemagne bouscule évidemment cet équilibre puisque l'itinéraire autoroutier alsacien devient compétitif et incite les poids lourds à se reporter. Instaurer un péage sur les autoroutes en Alsace aurait pour effet essentiellement de rééquilibrer le macrochoix vers l'autoroute allemande, mais aussi de créer un report local puisque le microchoix s'est déplacé vers des axes alternatifs, report local sur des axes qui ne sont pas destinés à supporter du transit.

On peut aussi instaurer un péage sur ces axes alternatifs mais cela risque d'induire des reports sur des axes encore plus petits. La solution préconisée consiste, par des mesures de dissuasion complémentaires sur ces axes secondaires - le malus a augmenté sur les axes secondaires -, à restaurer complètement l'équilibre initial.

Ceci posé, il n'en reste pas moins vrai que la meilleure solution est celle de l'approche suisse de la RPLP qui consiste à renchérir l'ensemble des axes, auquel cas on restaure beaucoup plus simplement et sûrement l'équilibre initial.

La situation française est passablement paradoxale : entre une autoroute avec qualité de service et péage, et une autre voie comme une RN qui moins aménagée et qui n'offre pas de haute qualité de service mais n'a pas de péage, le choix de l'utilisateur est indécidable. On obtient des situations dans lesquelles la fonction d'orientation de l'aménagement et du péage n'est pas claire du tout. Ces systèmes sont issus d'une problématique de financement d'ouvrages locaux qui avait sa logique il y a quelques années ou décennies, mais aujourd'hui ils ne peuvent pas avoir une fonction d'orientation claire, ni une fonction de financement suffisante. C'est encore pire dans des cas comme le corridor A4/N4 entre l'Alsace et la région parisienne, où l'on a la comparaison entre une autoroute à haut niveau de service et à péage et une route nationale très aménagée, qui a aussi un très haut niveau de service, mais qui n'a pas de péage. Le choix est assez clair. Non seulement la fonction d'orientation est là totalement ratée, mais en plus, le financement est compromis. L'alternative suisse consiste à dire que tout kilomètre est payant, l'orientation se fait par le niveau de service. Dans ce cas, l'orientation est claire et le financement est acquis.

Cela a donné lieu à une étude comparée de deux grands types de scénarios pour l'Alsace : un scénario linéaire avec des axes soumis à renchérissement et un scénario de type zonal où la taxe aurait été appliquée non pas en prenant en considération des axes individuels empruntés par les camions mais par la description des trajets en termes de zone, ce qui rendait le choix de tel ou tel axe indifférent à l'application de la taxe et supprimait ainsi totalement la tentation de report local.

À cette époque, nous étions arrivés à la conclusion qu'il fallait une taxe, car les redevances, prix d'un service rendu, étaient, en France, soumises à une contrainte très dure qui interdisait de l'appliquer dans le cas alsacien. On a exclu la solution appliquée dans des États voisins, qui est celle de la vignette ou droit d'usage, car cela n'a pas d'effet d'orientation. Si un camion qui fait dix fois le trajet paye le même prix qu'un camion qui ne fait qu'une fois le trajet, cela n'a pas l'effet souhaitable sur le trafic. Nous sommes parvenus à une notion de taxe, pour des raisons liées au juridique et à l'effet d'orientation.

Cette recommandation a reçu un soutien inattendu en décembre 2005, date du 1<sup>er</sup> amendement BUR qui instituait l'article 285 septies du Code des douanes. Dans une première version, cette taxe laissait dans l'ombre la question de la sanction contrôle automatique. On peut donc dire, de manière peut-être un peu radicale, mais néanmoins exacte, que cette taxe n'était pas applicable, car, sans contrôle sanction, il n'y aurait pas eu d'effectivité de la taxe. Nous avons également relevé qu'elle laissait dans l'ombre un certain nombre de questions gênantes relatives notamment au calcul du tonnage. Par ailleurs, elle a instauré quelque chose d'assez curieux, mais de très enthousiasmant, avec la notion de codécision entre État et collectivités, un nouvel objet difficile à concrétiser, vu l'organisation actuelle de la France, mais plein de promesses.

En novembre 2006, une deuxième version a été votée qui introduit très clairement un contrôle sanction automatique de la taxe, des sanctions dignes de ce nom, et qui rend du coup la taxe applicable. De plus, cette version simplifie énormément la question du tonnage, car on revient à l'essieu, ce qui est très opérationnel. Voilà pour le volet plus réaliste. Quand au volet moins visionnaire, malheureusement, elle remet la décision totalement entre les mains de l'État, ce qui peut être regretté sous certains aspects, notamment de la part des collectivités. Elle semble aussi proscrire l'approche par zone, dont j'espère avoir démontré les vertus précédemment.

Le droit européen est constitué principalement de deux directives : l'Euro vignette en version 1999 et 2006 et l'Interopérabilité. Il est intéressant de noter que l'Euro vignette fait de

la taxation alsacienne un péage. Par ailleurs, la version 2006 revient à la subsidiarité et cautionne le modèle zonal. Je dirais simplement sur l'interopérabilité qu'aujourd'hui, le choix de la technologie est un non-choix ; il n'y a pas en France à faire le choix de telle ou telle technologie, car le modèle d'interopérabilité est avant tout organisationnel et non pas technique. Je rappellerais que c'est une erreur de dire, comme je l'entends assez souvent, que le péage de type GPS supprime le besoin des équipements sur le terrain et diminue les coûts. La raison en est très simple : quelle que soit la technologie employée pour la constatation du péage, vous avez toujours besoin du contrôle sanction, qui se déroule forcément sur le terrain. Ce sont les équipements que vous devez déployer sur le terrain qui coûtent. Une fois que vous avez fait cette dépense, les doter de la capacité à constater le péage par DSRC (car c'est cette technologie qui est en ligne de mire pour ceux qui avancent cet argument) devient marginal.

Pourquoi la taxe BUR est-elle un péage ? Parce qu'en fait dans l'Euro vignette, tout renchérissement calculé sur la base des kilomètres parcourus est qualifié de péage. Par ailleurs, comme il est dit dans l'article 7-9 de la directive, tout péage doit rester « lié au coût d'infrastructure », et ne peut donc pas intégrer d'externalité. C'est de cette manière que la directive enterre toute velléité de construire quelque chose qui s'apparente à une « écotaxe ». En conséquence, aujourd'hui, formellement, on ne peut pas dire que la taxe PL soit capable de prendre en compte des externalités. En revanche, d'un point de vue pratique, comme la taxe s'applique en Alsace sur des infrastructures qui avaient été développées sur des deniers publics, aujourd'hui amortis, et qui étaient gratuites, son effet d'orientation et de financement sera celui souhaité.

Par rapport à la mouture 2006 de la directive « Eurovignette », le deuxième point important est qu'elle revient à la subsidiarité. En effet, elle se concentre sur les domaines de compétences de l'Union et laisse aux États membres le soin de décider de ce qui leur revient. Cela se traduit par une classification implicite dans le texte de la directive entre trois niveaux d'axes : le RTE, Réseau de Transport Européen, sur lequel l'Union Européenne souhaite être consultée et approuver les mesures prises par les États membres, un réseau d'axes offrant des alternatives aux RTE pour lequel l'Union aimerait simplement être informée, et un troisième niveau d'axes sur lequel l'Union ne demande pas de comptes. On retrouve une convergence d'idées entre nous (il n'y a pas eu de communication entre nous et les rédacteurs de la directive) et une communauté d'analyses sur les phénomènes, puisque l'on retrouve dans la directive les trois catégories identifiées dans notre étude de 2005.

Cette notion de subsidiarité et de hiérarchisation des voies a une conséquence inattendue très importante : elle autorise l'approche par zones qui offre la possibilité d'un formidable outil de financement, au-delà de l'outil d'orientation sur lequel je me suis assez étendu. Je rappelle que le péage par zone est « vertueux », car il ne génère pas de report local et opère une orientation positive par le niveau de service des axes. L'ensemble des infrastructures de la zone est, du coup, concerné par le modèle de taxation, par les recettes qui en sont tirées. Ce modèle de financement peut se mettre en place, sous réserve que l'on sache mettre en œuvre des clés de répartition des recettes. C'est là un vrai challenge positif auquel nous devrions nous confronter. On y est parvenu dans les transports en commun depuis assez longtemps. Pourquoi pas dans le domaine de la route ? Pourquoi ne pas imaginer de « faire un rêve » et de penser à un compte d'affectation spécial, qui soit ensuite réparti entre modes et gestionnaires, au prorata des trafics, de certains besoins ? Ce système serait a priori acceptable, car il devrait induire une assez juste répartition des charges sur l'ensemble des acteurs, sur les transporteurs et sur les consommateurs. Il serait d'autant plus acceptable qu'un certain pourcentage de la recette, même si ce n'est pas 100 %, serait affecté à l'entretien et à l'amélioration du réseau routier. J'ajoute un petit chiffre pour « faire rêver » : alors que les poids lourds ne paient pas leur coût autour des

centres urbains, l'application d'une taxe de type alsacien rapporterait en Ile-de-France de l'ordre de 300 millions d'euros, selon les meilleures hypothèses.

Je m'arrête là. Les aspects techniques ne sont pas fondamentaux. Une telle taxe est faisable aujourd'hui, les entreprises « affûtent » leurs réponses pour l'affaire alsacienne.

### ***Philippe GARNIER***

Merci Christian TARPIN pour cet exposé complet. Nous prendrons les questions à la fin de tous les exposés. Pour le moment, je cède la parole à Roland RIES, sénateur du Bas-Rhin, pour faire le point sur la réglementation européenne en matière de transport de marchandises.

### ***Roland RIES, sénateur du Bas-Rhin***

Je m'excuse pour mon retard et souhaite placer mon intervention sur un plan plus politique. J'imagine que les explications données sur le plan technique sont largement suffisantes, d'après ce que j'en ai entendu. Je voudrais déplacer un peu la question. Il est évident que le cas alsacien constitue un cas d'école. Les transferts d'une rive du Rhin à l'autre du trafic de poids lourds méritent, certes, un traitement technique, mais on ne pourra pas régler les questions uniquement par des considérations et mesures techniques. Autant, dans l'immédiat et dans l'urgence, il faut agir, autant la question posée est éminemment politique.

Moi qui suis plutôt un spécialiste des questions de transport de voyageurs en milieu urbain, je trouve un parallélisme entre le transport de voyageurs et le transport de fret. Du côté du transport des voyageurs, on arrive aujourd'hui dans des zones où les impossibilités apparaissent plus nettement. Les politiques, quels qu'ils soient, sont confrontés à des situations ou à des logiques anciennes qui fonctionneront de moins en moins. À vrai dire, le « déferlement » automobile sur les centres villes atteint aujourd'hui ses limites et il faut trouver des logiques différentes. De la même façon, pour le transport de marchandises, on arrive à des impossibilités. L'objectif final sur le plan politique est tout de même d'arriver à développer d'autres logiques, au-delà des questions particulières qui peuvent se poser à tel ou tel endroit. On ne pourra pas indéfiniment continuer sur la logique qui consiste à développer toujours d'avantage le transport de fret sur nos routes avec des poids lourds. L'objectif du transfert sur d'autres modes reste l'objectif fondamental. Or, tout aujourd'hui concourt à maintenir et à développer sur nos routes le trafic lié à des process industriels en flux tendu, qui ne pourront pas perdurer. Dans des logiques de développement durable, on ne pourra pas continuer sur cette lancée. Mon sentiment est que l'on a beau mettre des « rustines », trouver des solutions techniques sous formes de péages, de taxes, d'impôts, si l'on ne se fixe pas l'objectif fondamental du transfert sur le fer ou la voie d'eau, on sera toujours en retard d'un combat.

Je voudrais vous soumettre l'idée que, directive Eurovignette ou pas, impôts, taxes ou péages ne constituent jamais que des pis-allers provisoires. La vraie question est celle de savoir comment on va changer cette logique. Je crois que cela ne se fera pas du jour au lendemain, mais si l'on n'a pas dès aujourd'hui cette perspective, on risque de trouver des situations de plus en plus difficiles, ce qui est d'ailleurs en train d'arriver. Les vieilles logiques sont à remettre fondamentalement en question et ce que nous faisons en Alsace ou ailleurs pour essayer de « colmater les brèches » est sans doute nécessaire, parce qu'il y a urgence, mais c'est tout à fait insuffisant.

Vous savez aussi bien que moi que la route ne paye pas ses vrais coûts. C'est l'incitation principale à utiliser la route, parce que c'est moins cher et le plus commode. Il n'empêche que l'on ne pourra pas continuer sur cette voie ; la réglementation européenne, telle qu'elle existe aujourd'hui, est un pas dans la bonne direction. Les deux directives « Eurovignette » constituent un « plus », mais à l'évidence, nous sommes loin du compte. Elles permettent au mieux à faire face à des situations d'urgence, mais, au fond, la question reste entière. Pour en revenir à l'Alsace, j'espère, M. le Président ZELLER, que nous pourrions aboutir dans un délai pas trop éloigné, car les populations alsaciennes sont extrêmement attentives et sensibles à ces questions, mais nous savons bien que l'objectif final n'est pas là. Il est plus en profondeur et suppose des réorganisations, des remises en question des logiques anciennes.

Voilà le message que je voulais vous délivrer, étant entendu qu'on se retrouve, globalement, pour toutes ces questions de transport, de déplacement, confrontés aux mêmes difficultés quels que soient les secteurs envisagés. C'est donc bien à ce niveau qu'il faut agir, au-delà des considérations plus urgentes et plus techniques qui ont été développées.

### ***Philippe GARNIER***

Merci M. le Sénateur. Je pense que ces exposés que vous avez pu entendre jusqu'à maintenant ont suscité un certain nombre de questionnements. Arrive le moment des questions.

## **Débat**

### ***Adrien ZELLER***

Je souhaiterais faire un petit rappel lié à la situation alsacienne, mais aussi à ces tentatives antérieures pour introduire des nouveaux modes de financement des infrastructures à partir de la situation française. Je rappelle que Gilles de ROBIEN, lorsqu'il est devenu ministre des Transports, a fait un inventaire général des besoins de financement des grands projets de transport. Il avait imaginé que l'on pouvait instaurer une sorte de péages, de redevances ou autres, sur les prolongements d'autoroutes. Cela faisait partie de sa vision, de sa stratégie d'ensemble et de régulation des flux, au titre des financements des infrastructures. Cette tentative a échoué et a été en particulier combattue par des Bretons, toutes tendances confondues, disant : « Nous sommes à l'ouest, si l'on généralise la mise en place de nouvelles taxes, redevances ou imposition, nous n'allons plus pouvoir vendre notre viande de porc et de volaille ». N'oublions donc pas ces considérations de toutes sortes, qui ont pour résultat que les bonnes idées butent parfois sur des obstacles imprévus. [...]

Lorsque nous avons commencé à débattre de la situation de notre région cernée par la LKW-Maut en Allemagne et que nous avons proposé ce dispositif de mise en place en Alsace, on nous a toujours invoqué le principe de la rupture d'égalité en France. Je voudrais mettre en garde tous ceux qui s'occupent de juridique et je voudrais faire progresser l'idée de ne pas se laisser piéger par ces fausses interprétations de la rupture d'égalité. Pour réduire les résistances du ministère du Transport et de ses conseillers, nous avons dit que les situations de l'Alsace et la situation de la Bretagne ne sont pas égales. L'égalité se compare à situation égale. Nous sommes une région de transit, nous ressentons ce « ras-le-

bol », parce que nous sommes dans une situation extrêmement dense qui, en plus, sert de couloir au transport en camions. Des politiques similaires peuvent être faites dans des situations similaires. La Bretagne est une région excentrée qui ne connaît pas ce trafic de transit de 20 000 poids lourds par jour, soit beaucoup plus que dans le tunnel du Mont-Blanc. En d'autres mots, il faut bien faire attention à tous les pièges politico-juridiques dans lesquels une évolution de notre politique peut trébucher. Par conséquent, la question du principe d'égalité est essentielle à traiter. Nous avons en France un énorme problème juridique de vouloir tout égaliser, uniformiser. Égaliser, c'est traiter également des situations similaires.

Un autre élément n'a pas été relevé, qui a pourtant été important dans les discussions que nous avons eues avec l'Etat. Pour le choix du mode par section ou par zone, il se trouve qu'il est parfaitement possible de canaliser les flux de poids lourds vers des axes majeurs. Cela n'a pas été dit. Nous l'avons pratiqué en France de Strasbourg à Bâle, pour 60 kilomètres où, grâce au travail avec les préfets, nous avons obligé les poids lourds régionaux ou de transit à utiliser une autoroute à péage avec interdiction de transit dans une série de villages traversés par d'anciennes RN. Contrairement à ce que l'opinion pense, c'est possible. Bien sûr, il faut une volonté politique et ne pas se laisser trop intimider par les transporteurs. Je dirais que cela amène à certains progrès.

Autre élément, nous allons vivre un problème majeur : entre Paris et Strasbourg, nous avons l'autoroute A4 à péages et une RN parallèle qui va de Nancy à Paris. Toutes les agglomérations situées sur cette RN sont en train de se battre pour obtenir des contournements qui seront cofinancés partiellement par l'Etat, par les départements, les régions, voire les agglomérations, Lunéville et autres. Cela coûte très cher. Le résultat est que l'on va accroître les trafics de poids lourds sur la RN au détriment de l'autoroute à péages. La RN est plus courte en distance que l'Autoroute, qui, pour des raisons historiques, a connu quelques courbes difficilement interprétables. Il y a d'autres situations du même type en France. Il serait bon de faire le relevé de toutes les anomalies, mais également de ne pas faire une politique régionale, mais de faire une politique régionale et nationale en fonction des situations. Plus vous voulez globaliser, moins vous avancez. Il faut traiter les dossiers *in situ*, territoire par territoire, tout en ayant une vision d'ensemble qui rejoigne, bien entendu, les politiques européennes et d'autres approches françaises. Je voudrais mettre en garde contre cette idée de vouloir tout traiter au « rouleau compresseur » national, par des décrets, des lois. C'est la meilleure façon de faire échouer les progrès et les évolutions.

Je voulais contribuer par cela à la discussion, car rien ne se fait sans contexte politique. Bien entendu, face à deux situations données, on peut opter pour une solution régressive ou progressive, c'est le choix des politiques. Vous ne pouvez rien faire, vous ne progressez pas en disant : « on va faire en France ». Il faut raisonner autrement et traiter différemment les situations fondamentalement différentes et vécues différemment. Je voulais attirer votre attention sur ce point, pour ceux qui vivent dans les bureaux, dans les ministères. Il faut traiter les réalités, ce qui est autre chose que faire des décrets uniformes qui, bien entendu, ne peuvent que susciter les oppositions et les blocages.

### **Philippe GARNIER**

Merci M. ZELLER pour ce rappel à la raison et à l'adaptabilité des cas. Ces considérations entraînent-elles des commentaires de la part des intervenants ?

Je reviens en particulier sur les propos de Roland RIES concernant la remise en cause des pratiques dans le transport. On va sûrement aller vers un retour du flux tendu vers le stockage. Dans quelle logistique ? Ce n'est pas possible d'une façon générale, mais dans les différentes logistiques de transport, c'est plus ou moins facile. Vous évoquez le fait que la moyenne des transports de marchandises par route est de 100 kilomètres et qu'il n'y a pas d'alternative. Aujourd'hui, le problème fondamental du transfert sur d'autres modes est qu'il faut qu'ils assurent la qualité de service auxquels les clients sont habitués aujourd'hui. Progressivement, marginalement oui, mais sur quel flux ? On est forcément confrontés à des situations difficiles.

### ***Christian TARPIN***

Cette préoccupation était très présente dans l'affaire alsacienne avec la question des trafics internes et d'échanges, qui concernent plutôt les transporteurs locaux. Nous avons été « pris en cisaille » entre deux contraintes : un objectif politique évident, le souci des élus locaux de pouvoir rendre compte à leurs électeurs proches, aux transporteurs, dont vous venez d'évoquer la situation. La route est effectivement irremplaçable pour les trajets courts. Mais on peut légitimement souhaiter dissuader des transits sur de très longues distances, pour lesquels existent des solutions alternatives. La crevette pêchée en mer du Nord, décortiquée au Maroc, vendue à un Belge, et transportée en camion est une absurdité ! Dans ce genre de cas, on « marche sur la tête ». On a essayé de concilier tout cela avec l'autre énorme contrainte qui est celle du traité, avec la notion très importante de non-discrimination. Aucune mesure ne peut avoir ni pour objet ni pour effet de traiter différemment des ressortissants de l'un ou de l'autre des États membres ou des transports ayant pour origine tel ou tel Etat membre. La difficulté est réelle, elle est mieux traitée à travers le modèle zonal dont la granulométrie permet au niveau très local de mettre en place des mécanismes de quasi-exonération de fait des petits trafics. Nous avons creusé abondamment ce sujet et je peux en parler en tête à tête. C'est un vrai enjeu. Nous aurions pu passer une heure à vous rendre compte de tous les aspects de l'étude. Tel que je le perçois aujourd'hui, ce sujet me semble négligé dans le traitement fait par l'Etat de la taxe.

### ***Roland RIES***

Je ne peux pas m'empêcher de dire qu'il faut distinguer le court terme avec l'urgence et le moyen et le long terme. Lorsque l'on met en place des taxes ou des péages, on peut se poser la question de savoir quelle va en être l'utilisation. Si l'utilisation principale consiste à améliorer le réseau routier, à financer des contournements, etc., je ne suis pas certain que l'on se place dans une logique de changement à moyen et long termes. Mon sentiment est que les produits financiers liés à l'usage des infrastructures routières ne devraient pas être complètement réinvestis dans la route car on est dans ce cas à contre-courant et on prépare des lendemains qui déchantent.

### ***Philippe DURON***

Je voudrais que vous me pardonniez d'être arrivé un peu en retard, je n'ai pas pu entendre le début des exposés. Je voudrais savoir quel type de véhicules est concerné par le projet de taxe alsacienne. Comme en Allemagne ciblez-vous les poids lourds au-dessus d'un certain tonnage, ce qui exclut une grande partie du trafic de transit et notamment la

messagerie ? Il me semble qu'une partie du produit d'une taxe sur le trafic doit être réaffectée aux autres modes que la route. On le voit bien avec le premier projet de l'AFITF, qui avait été imaginé par le ministère de ROBIEN, où près de 70 % des recettes étaient réaffectés aux modes alternatifs à la route. On le voit aussi au travers du LKW-Maut, où 51 % des recettes vont à l'amélioration du réseau routier allemand qui en a besoin, car il a vieilli et est en limite de capacité, 28 % sont destinés au rail et 12 % au fluvial. Il y a, à l'évidence, un moyen de rééquilibrage dans tout système de péage. En est-il de même dans la préfiguration de la taxe alsacienne ?

***Christian TARPIN***

Pour répondre à la première partie de votre question, la loi est très claire. Seuls les transports de marchandises de plus de 12 tonnes seront taxés. Les transports de personnes sont exclus dans la dernière mouture de la Loi. La première loi était très ambiguë, car elle s'appliquait également aux véhicules publics, comme ceux d'intervention de la DDE, ce qui est un peu gênant, et aux transports de personnes. Aujourd'hui, la définition est restrictive.

Que fera-t-on du « pactole » ? Cette question est centrale pour l'intelligence globale du montage et pour l'acceptabilité de la mesure. Lorsque les transporteurs ont été interrogés par le préfet au cours de 2006, ils ont livré deux messages forts :

« Vous n'allez pas nous créer un nouveau badge, un nouvel OBU (On Board Unit, équipement embarqué) qu'il va falloir mettre dans notre habitacle. Nous avons déjà Toll collect en Allemagne, la RPLP en Suisse, le Go Maut en Autriche (on peut, dans le meilleur des cas, rouler en Autriche avec le badge de la Suisse). On veut une véritable interopérabilité ». Le poids lourd est européen. Techniquement, il veut une interopérabilité totale. Le premier message fort que l'on a donné est qu'en Alsace, la puissance publique gère l'infrastructure, mais n'émet pas de titre de paiement. Tous les moyens de constatation et les titres de paiement significatifs en circulation doivent permettre de payer la taxe alsacienne.

Le second message des transporteurs a été de dire qu'ils ne sont pas contre la taxe, car ils sont conscients que le système actuel ne peut durer, que l'on fonce « dans le mur ». Mais ils veulent qu'au moins une partie de la recette soit consacrée à l'entretien et à l'amélioration des voies. Je suis pour ma part profondément désolé que le mot AFITF ait été totalement absent des débats. En décembre 2005, à la lecture du projet de loi, quand je me suis rendu compte que l'on ne parlait pas de l'AFITF : je n'en revenais pas ! Cette malédiction nous poursuit ! Voyez : ce nom n'avait pas encore été prononcé ce matin, même pas par moi. Merci de l'avoir fait, et je me rattrape en insistant sur ce que vous venez d'évoquer : la question de l'affectation des fonds est au moins aussi cruciale que celle de leur collecte, elle est probablement une condition sine qua non de l'acceptabilité de tels dispositifs, et la clef d'un développement global harmonieux, multimodal, des infrastructures, et l'AFITF semble devoir jouer ici un rôle central.

***François BRANCHE, coprésident de la FNTR***

J'ai écouté avec beaucoup d'attention ce qui a été dit ce matin et sur quoi les transporteurs routiers que je représente auraient des choses à dire, même s'ils ont été associés au niveau local aux discussions menées, notamment sous l'égide de la préfecture, mais pas uniquement. Je ferai deux petites remarques sans rentrer dans le détail.

À part l'AFITF, il y a également un grand absent : les clients. Seul M. RIES y a fait allusion. Le véritable problème n'est pas de faire payer les routiers, « boucs émissaires » ou

pas, mais l'enjeu économique global de la nation et de l'Europe. Où veut-on mettre la production ? Comment parler du retour à l'entreposage ? C'est un véritable enjeu de société. Lorsqu'il m'arrive de professer le transport dans les instances universitaires, je prends l'exemple des verres de lunettes que l'on veut le lendemain matin : ce sont forcément des camionnettes qui les livrent la nuit. Les consommateurs, qui sont schizophrènes, même s'ils font pression sur les politiques qui ont tendance à aller dans le sens de l'opinion publique, vont-ils accepter d'avoir ces verres de lunettes dans trois jours ? Le véritable problème est là.

Une entreprise, routière ou pas, est intelligente et elle s'adapte. Le véritable enjeu est le suivant : le modèle de production et de consommation de notre économie occidentale est-il aujourd'hui adapté ? Nous avons organisé hier, à la FNTR, un séminaire sur le développement et la performance durable, thème que nous défendons aujourd'hui. Nous n'en sommes plus là. Il y a une importance économique du transport routier, les clients et, derrière cela, l'enjeu économique.

Parlons du transport local : faut-il renchérir le transport alsacien pour freiner un détournement de transit venant d'Allemagne ? Qui va payer ? Vous savez très bien que la FNTR a toujours défendu l'idée que ce n'était pas le camion qui devait payer, mais la marchandise. C'est le déplacement de la marchandise qui profite *in fine* à l'entreprise destinataire, dans le cas du B to B, ou au consommateur final dans le cas du B to C. Je pense que c'est là qu'il faut situer le problème. D'autre part, le problème est européen, il n'est pas franco-français. Le plan routier breton a été fait sans péage. Les choux-fleurs viennent plutôt de Bretagne et il y a moins de transit. Il faut se poser la question non pas de la répercussion, de l'usage des fonds, ce n'est pas du domaine des entreprises, mais de savoir qui va payer et comment. Cela se traduit au final par un renchérissement du coût, qu'on le prenne par n'importe quel sens. Il n'y a pas forcément lieu de s'y opposer systématiquement, si la cause est connue, transparente, acceptable et que l'argent va là où il doit aller. En revanche, il n'est pas normal que cela crée des distorsions de concurrence supplémentaires, notamment par les transporteurs qui viennent d'ailleurs. Il y a là un vrai sujet.

Nous pensons que ce genre de taxes, peu importe le nom, devrait peut-être figurer sur les factures comme un débours et non pas comme un élément du prix de revient. Cela aurait deux mérites : être une répercussion automatique et donner une lisibilité à l'utilisateur final qui, lorsqu'il paie sa facture, paie une partie pour cela. Cela suppose une grande transparence dans les affichages d'objectifs, mais également une meilleure connaissance par l'opinion publique, au sens large, de l'utilité légale de cette taxe. Cette question est à étudier. Ce problème existe actuellement au niveau des déchets électroniques et électriques qui sont taxés depuis trois semaines. La facture comporte le paiement d'un peu du recyclage de ces engins. Cette idée de faire apparaître des lignes de débours en pied de facture de transport pour le financement notamment d'entretien d'infrastructures routières ou autres – car nous ne sommes pas opposés à financer d'autres modes de transport - me semble essentielle pour arriver dans l'impasse globalement de l'économie. Le transport routier n'est pas dans l'impasse, mais les économies française et européenne le sont. Notre profession et notre fédération ont déjà été consultées. Je souhaite qu'elle continue à l'être car nous pensons être un élément important dans ce débat majeur pour la société française. Notre voix se fera entendre par le biais du lobbying et non par le blocage des routes.

**Philippe GARNIER**

Quelqu'un veut-il réagir ?

### **Président TRORIAL**

Je pense que tous les échanges de ce matin sont très riches et que nous sommes nécessairement engagés dans un processus de rééquilibrage, d'une part entre les modes et, à l'intérieur du mode routier, entre les systèmes d'autoroutes à péages et de voies, rapides ou moins rapides, mais correctement aménagées et sans péage. Le problème qui s'est posé pour une raison très particulière en Alsace est en réalité un problème d'ensemble qui ne peut être apprécié qu'en tenant compte des différences régionales, ce qui le rend délicat à mettre en œuvre, mais néanmoins indispensable puisqu'il a aussi comme répercussion d'alimenter les investissements de transport. C'est une raison pour laquelle, dans les recommandations de TDIE, il est bien envisagé qu'à hauteur peut-être de 500 millions d'euros, une telle taxation, si elle était étendue après la phase expérimentale, vienne nourrir l'AFITF, une caisse intermodale, qui en aura bien besoin pour financer les infrastructures routières, certes, mais aussi ferroviaires, fluviales, voire maritimes. Le Président DURON est plus en mesure que moi de commenter ces recommandations, qui ont été reprises dans le document que nous avons trouvé sur table.

Ma deuxième observation est de dire que je suis naturellement, de par mon passé dans le transport fluvial et aujourd'hui dans le maritime, très partisan de ce qui peut tendre au rééquilibrage entre modes, mais je suis également réaliste. Ce réalisme m'amène à rappeler que le Commission de Bruxelles, il y a quelques mois, lors de la mise à jour du Livre Blanc sur les transports, à mi-parcours, a sensiblement retouché la version initiale qui était extrêmement volontariste et un peu « rêveuse » sur l'importance des transferts modaux que la politique pouvait viser au niveau européen. Il y a certes encore des objectifs de transferts modaux mais plus modestes et plus réalistes.

La dernière observation est que l'on a parlé de tous les modes, dont le mode le plus préoccupant qui est le routier, car il est le mode majeur en France et en Europe pour le transport des marchandises. On a évoqué aussi un peu, spécialement en Alsace, le mode fluvial, mais on n'a pas évoqué le mode maritime. Il faut se souvenir que, pour les échanges de marchandises à l'intérieur de l'Union, le Livre Blanc faisait ressortir que près de 40 % du transport de marchandises sont assurés par voie maritime. C'était l'Europe à 15 - le pourcentage a certainement baissé un peu -, mais il n'en reste pas moins qu'à courte distance, le transport maritime joue un rôle presque aussi important, le second après la route pour le transport intra-Union. Il est loin devant le ferroviaire et le fluvial. Nous avons là des possibilités avec, par exemple, « l'autoroute de la mer ». Cela ne pourra pas se réaliser à n'importe quelle condition de prix de revient, mais c'est une piste que personne ne doit oublier, notamment lorsqu'il s'agit d'éviter les trafics de transit dans un pays comme la France, spécialement du côté de l'Alsace, et de faciliter les traversées pyrénéennes et alpines.

### **Philippe GARNIER**

Je cède rapidement la parole à M. CROZET pour quelques mots. Nous enchaînerons ensuite sur la seconde table ronde.

### **Yves CROZET**

Je ferai simplement deux remarques sur deux questions que l'on ne va pas trancher aujourd'hui, qui vont rester en suspens, mais qui seront fondamentales à traiter dans les années à venir. La première concerne l'opposition qu'a faite M. TARPIN entre tarification sur axe et tarification sur zone. Vous voyez bien qu'il y a derrière cela des enjeux qui ne sont

pas le réseau national, mais le réseau départemental, local. Vous avez entendu M. ZELLER qui préfère les axes. Il n'est plus là pour me répondre, mais on est dans une logique de « mistigri. » Il s'agit de repousser les camions là où on ne les veut pas sur des axes secondaires, car les axes secondaires sont réservés aux voitures. Les voitures sont également importantes en termes d'environnement. Derrière cette opposition axe/zone, il y a bien sûr une opposition local/global. Ce qu'a dit le représentant de la FNTR montre bien qu'il ne s'agit pas de « bricoler » localement, sans qu'il y ait une politique globale et sans envoyer de signaux forts sur ce qui va se passer. M. ZELLER n'a pas envie que les Bretons l'empêchent de mettre en place le projet alsacien. Je suis tout à fait favorable à cette affaire à titre d'expérimentation. Voyons bien que l'on ne pourra cependant pas se contenter de « bricolages » locaux. Comme il l'a montré lui-même avec le tracé de l'autoroute A4, cela peut donner des catastrophes. Il faudra bien avoir ces deux débats qui ne sont pas tranchés.

***Philippe GARNIER***

Il nous reste à remercier l'ensemble des intervenants à cette table ronde et les personnes qui ont enrichi le débat par leurs questions et interventions.

**Seconde table ronde**  
**Le péage urbain, un outil de régulation et de financement**

**Philippe GARNIER**

J'appelle à cette tribune Christian PHILIP, Olivier GALIANA, Jean SIVARDIERE, Emmanuel de BOUTRAY.

Cette matinée va être consacrée au problème du trafic dans les grandes agglomérations. Les villes européennes sont confrontées à de grands problèmes de congestion, à des moyens insuffisants en matière de financement de nouvelles infrastructures et à des exigences environnementales de plus en plus fortes. Ce contexte s'aggrave chaque jour et c'est dans ce contexte que le péage est apparu pour un grand nombre de responsables comme un outil particulièrement adapté. Des expériences ont vu le jour, en particulier à Londres. Ces expériences sont le fruit d'une forte volonté politique. Ces péages ont plutôt été bien acceptés par les populations, qui ont pu constater leurs effets positifs en matière de décongestion du trafic et d'amélioration des conditions environnementales. En France, qui est toujours un cas particulier, l'introduction éventuelle du péage urbain pose la question de la légitimité même du [inaudible] souvent considéré au plan politique comme non négligeable. M. PHILIP, député du Rhône, se posera la question de quelle législation pour le péage urbain, M. GALIANA, conseiller régional d'Ile-de-France, évoquera les enjeux du péage urbain dans sa région, M. SIVARDIERE, président de la Fédération Nationale des Usagers du Transport, présentera les avantages du système adopté à Londres et enfin M. de BOUTRAY, directeur du développement des grands projets de la SANEF, abordera différentes expériences européennes, leurs objectifs et les moyens mis en œuvre pour les atteindre. Je cède la parole à Christian PHILIP.

**Christian PHILIP, Député du Rhône**

Merci de votre invitation et de cette matinée de réflexion. La question que vous m'avez posée est « quelle législation pour qu'un péage urbain puisse se mettre en place sous une forme ou une autre ? »

Premier élément : il faut en effet une nouvelle législation puisque, dans l'état actuel du droit, nous n'avons pas la possibilité de mettre en place un péage, dans quelque agglomération que ce soit. L'Etat ne peut pas le décider, ni les collectivités territoriales.

Deuxième temps : quel type de loi ? On peut imaginer plusieurs hypothèses, dont d'abord une disposition générale qui autoriserait des agglomérations à mettre en place un péage urbain, sous certaines conditions qui seraient précisées.

Lorsque le Premier Ministre et le Ministre des transports m'avaient demandé de réfléchir aux questions du financement des déplacements urbains, j'avais été dans ce sens. Dans mon rapport de décembre 2003, j'avais présenté, à titre d'exemple et non de modèle non modifiable, un projet de loi sur cette question. J'ai déposé ensuite, avec un certain

nombre de collègues, ce projet sous forme d'amendements lors de la discussion début 2004 du projet de loi de la décentralisation relatif aux responsabilités locales. À l'Assemblée une discussion assez intéressante a eu lieu. Le gouvernement a alors demandé que l'on puisse réfléchir davantage et que de telles mesures aussi importantes n'interviennent pas par voie d'amendement. La question serait reprise a-t-il dit dans une lecture suivante mais cela n'a pas été le cas.

Dans la proposition que je faisais, il s'agissait de permettre, dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants, soit au Conseil municipal, soit à l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale, d'instituer une forme de péage urbain qui pouvait être aussi bien un péage cordon qu'un péage de zone, aussi bien une taxation de l'usage d'une partie du réseau de voirie de l'agglomération que la taxation de toutes les voiries de l'agglomération. Le texte prévoyait certaines modalités sur la détermination du montant du péage et prévoyait que le produit de la taxe soit affecté à l'autorité organisatrice pour la mise en œuvre du plan de déplacement urbain. C'est donc une première solution possible. Ce n'est pas la seule formule.

Il y a une deuxième formule possible qui consiste à utiliser les dispositions législatives existantes en matière d'expérimentation. Un texte de loi autoriserait, dans les conditions qu'il définirait, une agglomération, une ou plusieurs agglomérations, à définir un péage urbain. Il définirait les conditions générales d'une possible expérimentation et ensuite, un peu comme il vient d'en être fait état pour la taxe routière pour l'Alsace, un décret en déterminerait les modalités. Cette expérimentation s'étendrait sur une durée donnée et, après évaluation, devrait ou non être confirmée.

Il existe une troisième possibilité que l'on pourrait envisager, comme cela se fait dans certains pays qui ont instauré un système de péage urbain. À la réflexion, je suis maintenant assez favorable à ce système et je vais essayer d'expliquer pourquoi. L'idée serait d'avoir une législation à la demande d'une agglomération. Elle déciderait de vouloir instituer une forme de péage urbain et demanderait au législateur de l'autoriser à mettre en œuvre son projet pour une durée donnée, à l'issue de laquelle une évaluation devrait être faite qu'il faudrait ensuite confirmer. Cette confirmation pourrait ou non passer, par exemple, par un référendum local. Il me semble qu'une solution de cette nature serait intéressante, car elle éviterait le débat national de principe purement théorique. On partirait d'un projet déjà adopté au plan local et qui aurait donc nécessairement donné lieu à une concertation sur place. Nous savons, comme on l'aura l'occasion d'y revenir, que l'acceptabilité est une donnée essentielle pour agir. Je crois aussi que ce système serait intéressant parce qu'il permettrait d'avoir des formes très différentes de péages urbains. Il permettrait, plutôt qu'un péage de zone, de mettre en place un système de carte intermodale qui, je crois, peut avoir un degré d'acceptabilité beaucoup plus fort que toute autre forme de péage urbain. C'est, dans l'état de ma réflexion, le système qui a ma préférence.

Il faut encore, dans cette hypothèse, se poser la question du principe d'égalité, de la constitutionnalité d'une telle disposition. Elle rejoint ce que nous disait le président ZELLER : comme lui, je voudrais que l'on ne cherche pas à trop devenir « esclave » de ce principe, même si je suis un élu mais aussi un professeur de droit. Ceci étant, le juriste que je suis, répondra que l'égalité, telle que la jurisprudence du Conseil constitutionnel l'a souvent expliquée, n'est pas nécessairement l'égalité de tous, car les conditions ne sont pas les mêmes sur l'ensemble du territoire. L'égalité est celle de personnes dans une situation équivalente. C'est aussi pour cela que je suis personnellement assez favorable au système de la carte intermodale, car je pense qu'on est beaucoup plus sûrs sur ce terrain. Sur le territoire de l'agglomération, tout le monde est dans la même situation. Dans le cas contraire, sur le territoire d'une même agglomération, en sachant que la compétence de placements appartient à l'agglomération, vous avez des gens qui paient et des gens qui ne paient pas. Par rapport au principe d'égalité, qui est plus fort en France car constitutionnellement établi,

et auquel nous sommes sans doute plus sensibles que tel ou tel pays, c'est un obstacle réel. Avec la carte intermodale, même si on peut toujours imaginer tous les raisonnements juridiques, je ne vois pas sincèrement l'obstacle dirimant, que pourrait opposer le Conseil constitutionnel par rapport au principe d'égalité, concernant une loi autorisant une agglomération donnée à s'engager dans cette voie.

Il y a peut-être d'autres hypothèses de législations auxquelles on peut penser. Je ne prétends pas, par ces trois catégories, imaginer nécessairement toutes les hypothèses. Mais je crois que les variantes peuvent entrer dans l'une ou l'autre de ces trois catégories. En tout cas, il faut une loi, car l'état actuel du droit ne le permet pas. On a, me semble-t-il, la disposition générale, ensuite la possibilité de jouer avec la législation existante sur l'expérimentation, enfin la loi à la demande d'une agglomération, solution qui me paraît politiquement la plus facile, mais qui pose évidemment un préalable et une difficulté qu'il y ait, à un moment ou à un autre, une collectivité, c'est-à-dire d'abord un maire qui ait le courage de s'engager dans cette voie. C'est peut-être quelque chose à ne pas faire en 2007 en période électorale mais pourquoi pas après les élections municipales en 2008 ?

### **Philippe GARNIER**

Merci M. le député. Nous retiendrons peut-être le mot courage, qui revient très souvent dans le contenu des exposés. M. Olivier GALIANA, pouvez-vous nous évoquer les enjeux du péage urbain dans la région Ile-de-France ?

### **Olivier GALIANA, conseiller régional Ile-de-France**

Je voudrais d'abord me féliciter de ce que l'on se retrouve dans cette salle, qui est un haut lieu de débat entre la préfecture de région, le conseil régional d'Ile-de-France et les CESR. Je suis ravi que nous soyons ici pour évoquer ce grand sujet.

L'Ile-de-France est tout de même une des quatre plus grandes métropoles mondiales et, avec Londres, qui a fait le choix d'entrer dans une démarche de péage urbain, l'Ile-de-France pourrait être une deuxième grande métropole mondiale à s'engager sur ce terrain. Pourquoi ? Comme j'ai déjà eu l'occasion de porter ce débat avec Manuel VALLS, l'ancien vice-président de région, on a besoin d'avoir ce débat ici. Je sais que la direction régionale de l'Équipement est aussi très en pointe, avec des propositions que Francis Rol-Tanguy a eu l'occasion de présenter. À quelques heures d'un débat au Conseil régional sur le schéma directeur d'Ile-de-France, avec l'adoption de son contrat de projet avec l'Etat sur la période 2007/2013, il est quand même important de resituer les enjeux.

La première caractéristique de cette région est de présenter une très forte mobilité des Franciliens. Il y a 22 millions de déplacements quotidiens. On devrait en avoir 28 millions à l'horizon 2030. Ces chiffres sont estimés tant par la direction régionale de l'Équipement que par l'institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la région. Les besoins de déplacements sont considérables. C'est une « porte d'entrée » pour l'Europe, facteur d'attractivité et de compétitivité du territoire français. 70 % de ces déplacements se font par voiture particulière, ce qui est considérable. Malgré tous nos efforts pour un report modal de la route sur les transports en commun, on voit qu'un point gagné est extrêmement coûteux pour la collectivité publique. Les efforts qu'il faut consentir restent énormes. Notre réseau autoroutier est presque achevé, avec un rythme très important d'investissements au cours de ces dernières années. Il reste encore quelques maillons à achever, dont la 104, la 126 ou le tronçon commun A4/A86 qui est un point noir d'embouteillages. Malgré tout cela, la région

compte encore 250 à 400 kilomètres d'embouteillages par jour. Cette situation est pénalisante pour notre région et la France dans son ensemble.

Nous pouvons faire le constat qu'il y a tout de même une crise du système de financement des infrastructures de transport, au sens large du terme, et qu'il faut rattraper le retard d'investissements publics de ces 20 dernières années. Quand on se compare à nos voisins européens, l'effort à faire en termes de parts du PIB est énorme par rapport à l'Espagne, l'Angleterre ou l'Allemagne. Il s'agit maintenant de « remettre les choses à plat ». Il faudrait 2 milliards d'euros par an pour rattraper une partie de ce retard sur au moins 15 ans. La question se pose aujourd'hui de trouver des nouvelles ressources pérennes de financement. Il y a évidemment des possibilités qui seraient :

- Un grand emprunt qui pourrait être porté par la région, l'AFITF, le STIF, qui est autorisé aujourd'hui à le faire, et qui pourrait se transformer en agence régionale des déplacements à vocation intermodale,
- Une taxation des plus-values immobilières à proximité des infrastructures de transport, qui est un gisement de nos jours, car on voit une très forte mutation d'un certain nombre d'espaces ; cela pourrait être une piste envisageable,
- Une augmentation de nos recettes commerciales, notamment sur la route,
- Une taxation sur les bureaux qui soit un peu plus cohérente,
- Une unification entre la taxe sur les bureaux qui taxe les stocks et la redevance sur les bureaux qui taxe les flux – cela pourrait être aussi une hypothèse de travail,
- Et puis, le péage urbain qui se pose clairement.

Je ne suis pas loin de partager l'idée d'une écoparticipation qui pourrait être présentée à l'ensemble des consommateurs qui, avec Internet et de nouveaux modes de consommation, utilisent de plus en plus les transports de marchandises. Le constat est simple : si nous voulons passer d'une logique de régulation par la congestion à une logique de régulation par la tarification, il faut aujourd'hui s'engager sur la mise en place d'un péage urbain. La question est de savoir si on le fait sur des axes, sur des zones, localement ou globalement, uniquement sur les poids lourds ou sur l'ensemble des utilisateurs de voitures particulières.

Une des pistes sur laquelle il faut s'engager, et je partage sur ce point la proposition de Christian PHILIP, est d'envisager une sorte de « carte orange » universelle qui serait multimodale puisqu'il existe en Ile-de-France un titre de transport. On pourrait faire évoluer cette carte orange et la rendre multimodale, ce qui permettrait d'avoir un seul titre de déplacement pour la route et notre réseau de transports en commun.

Cela nécessite des dispositions législatives et l'adhésion populaire. J'estime qu'en Ile-de-France, cela conduirait forcément à un référendum régional, qui pourrait être proposé afin de mettre les Franciliens devant leurs responsabilités. Il faut qu'ils décident s'ils sont d'accord ou pas pour basculer sur un tel système de tarification. S'il n'y a pas d'adhésion populaire, on aura des difficultés à mettre en place un tel système et des « levées de boucliers » de toutes sortes surgiront. Si les Franciliens le veulent, on peut très bien le faire. Je pense qu'ils ont aujourd'hui la maturité suffisante pour décider d'un basculement sur un tel système, qui peut se faire sous la forme d'une expérimentation. Cela pourrait très bien s'envisager à l'issue d'une révision de notre plan de déplacements urbain régional, puisqu'à cette occasion, on aura aussi la possibilité d'évoquer les objectifs de développement durable sur cette région, de réduire la place de la voiture particulière, de s'engager sur une approche qui serait intermodale, de faire comprendre à l'ensemble des Franciliens que l'utilisation de

la voiture a un coût et qu'aujourd'hui la collectivité publique ne peut plus répondre à ces besoins de déplacements et à ces besoins d'investissements très importants. Si nous ne prenons pas une décision de cette nature, on va vers une congestion physique des réseaux en Ile-de-France, qui va obérer durablement la compétitivité de cette région. C'est donc un enjeu politique régional, mais aussi national.

### ***Philippe GARNIER***

Merci M. GALIANA. Vous avez évoqué le problème de l'adhésion populaire. Nous avons la chance d'avoir aujourd'hui avec nous M. Jean SIVARDIERE qui représente les usagers du transport et va nous donner son avis sur le sujet, en particulier sur ce que lui inspire l'expérience londonienne.

### ***Jean SIVARDIERE, président de la FNAUT***

Je vous remercie de votre invitation. Je représente à la fois une association de consommateurs et de défense de l'environnement. Cette double approche nous amène d'une manière générale à distinguer deux types de transports : les modes « vertueux », avec les formes de transports collectifs terrestres et, pour le fret, le rail et la voie d'eau, et les modes de transports qui ne sont pas intrinsèquement « vicieux », mais dont certains usages sont dangereux pour la collectivité lorsqu'ils sont trop répandus. Je pense à l'usage du camion sur la longue distance, de l'avion sur la courte distance et à l'usage généralisé de l'automobile en ville pour les déplacements répétitifs.

Dans les trois cas, il faut favoriser des transferts modaux vers les modes « vertueux » et, pour cela, l'outil financier nous paraît très intéressant. Nous sommes favorables à une écoredevance imposée aux camions, imposée au trafic aérien, dès qu'il est en concurrence avec le train et le TGV, et au principe du péage urbain.

Ce dernier nous semble une piste légitime pour trois raisons.

La première est que la voirie étant encombrée, il est légitime de la tarifier. Dans cette optique de péage de congestion, de régulation de trafic, le péage urbain est tout à fait analogue au stationnement payant, qui a suscité beaucoup de remous lorsqu'il a été instauré progressivement dans les villes françaises. Il n'est pas remis en question aujourd'hui. Heureusement que le stationnement est payant, sinon nous ne pourrions pas accéder dans les centres villes à cause des voitures « ventouses » !

La deuxième motivation pour le péage urbain est l'application du principe « pollueur payeur ». Tout le monde admet que l'automobiliste en milieu urbain ne paye pas ses coûts écologiques. Il est donc légitime de tarifier l'usage de la voiture dans ce milieu.

Le troisième aspect du péage urbain est le péage de financement. Tout le monde connaît les difficultés de financement du transport public dans toutes les agglomérations. Il semble souhaitable de dégager une nouvelle source de financement pour ces transports.

Bien entendu, nous ne faisons pas du péage urbain la formule « miracle », qui va résoudre tous les problèmes. Il est simplement un outil parmi d'autres, dans toute une panoplie permettant de maîtriser l'automobile en milieu urbain. Il y a le développement des transports publics, l'encouragement à l'utilisation des deux roues pour les déplacements de proximité, le partage de la voirie et le péage urbain, enfin la maîtrise du stationnement dans les centres. Nous n'opposons pas, comme le font malheureusement certains élus parisiens, le partage de la voirie et le péage urbain. Nous pensons au contraire que ces deux pistes sont très complémentaires et qu'elles peuvent « s'épauler ».

Généralement, quand on parle de péage urbain, on évoque de grandes métropoles comme Singapour, Londres, Stockholm, Milan prochainement, Amsterdam dans deux ou trois ans, où le péage urbain est en préparation. A notre avis, il n'est pas du tout réservé aux grandes métropoles : c'est aussi un outil adapté aux petites agglomérations. J'ai noté avec grand intérêt ce qu'a dit M. PHILIP, qui envisage dans sa proposition de loi, le péage urbain pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants, c'est-à-dire les agglomérations dans lesquelles les plans de déplacements urbains ont été rendus obligatoires par la **loi sur l'air**. Les motivations générales en faveur du péage urbain nous semblent tout autant valables pour les petites agglomérations que pour les grandes. J'habite à Grenoble et je peux vous assurer que les embouteillages grenoblois valent bien les embouteillages parisiens. Le représentant du Conseil régional d'Ile-de-France disait à l'instant qu'il y avait 400 kilomètres de bouchons dans sa région chaque jour. À Grenoble, les habitants sont 15 fois moins nombreux et nous avons 40 kilomètres d'embouteillages quotidiens. Ils sont graves également dans les villes de province où ils pénalisent l'activité économique. Dans les petites villes comme dans les grandes, l'automobiliste ne paie pas ce qu'il coûte à la collectivité en termes de retombées écologiques et on ne sait pas mieux comment y financer les transports publics dès lors que l'on veut être un peu ambitieux.

L'expérience du péage urbain a montré qu'elle fonctionnait techniquement dans les petites agglomérations comme en Norvège, à **[inaudible]**, à Bergen, qui sont des agglomérations de l'ordre de 200 000 à 300 000 habitants. Dans les villes moyennes, l'essentiel du produit - 80 % - du bénéfice du péage urbain est affecté aux infrastructures routières. Ce n'est pas ce que nous souhaitons ici.

Enfin, un point très important me semble être le fait que le péage urbain est un outil extrêmement souple, avec lequel on peut faire du « sur-mesure », s'adapter aux situations locales et aux objectifs recherchés. On peut jouer sur la définition de la zone soumise à péage, sur sa localisation et sur sa superficie, sur le fait que ce sera un péage cordon ou de zone, voire d'axe. On peut encore jouer sur le mode de perception, le montant général du péage et des amendes, sur les exemptions, sur les réductions accordées à telle ou telle catégorie d'automobilistes. On peut également jouer sur les horaires pendant lesquels le péage est imposé. C'est donc bien un outil souple et non une formule plaquée, une fois pour toutes, sur l'ensemble des agglomérations.

Je me suis interrogé pour savoir dans quelle agglomération française on pourrait imaginer la mise en place d'un péage urbain et j'ai évidemment pensé à Grenoble où j'habite depuis 40 ans. C'est un exemple assez intéressant. Nous avons, d'une manière caricaturale, les deux problèmes communs à toutes les agglomérations françaises, dont la congestion très importante de la voirie. On le comprend bien, car la cuvette a une forme de Y avec des accès autoroutiers très faciles à identifier, tandis que le site est contraint par les montagnes. Il y a par ailleurs un projet de PDU en cours de discussion **sur** l'enquête publique à Grenoble. Il est très intéressant car, sur 200 pages, 199,5 pages sont excellentes, mais malheureusement une vingtaine de lignes concerne des projets gigantesques d'investissements routiers, justifiés selon les promoteurs par l'existence des embouteillages, en particulier une rocade nord en tunnel, qui coûterait aujourd'hui au moins 600 000 millions d'euros, mais on sait très bien que ce serait de l'ordre du milliard d'euros. À l'échelle de Grenoble, l'investissement est gigantesque. Il est également envisagé d'élargir à 2X3 voies l'autoroute nord sud qui traverse la cuvette grenobloise et même la rocade sud.

Si on instaurait le péage urbain dans une telle agglomération, on pourrait assez facilement en percevoir les avantages : on aurait un mode de financement nouveau des transports publics. Il y a en effet beaucoup de projets de développement de tramways dans l'agglomération grenobloise, mais je sais que, dans la commune où j'habite à 6 kilomètres du

centre-ville, on me promet le tramway depuis un certain nombre d'années. Le Conseil général l'avait promis pour 2008. Finalement, il a laissé tomber le projet pour des raisons que personne n'a comprises et la communauté d'agglomération annonce à présent pour 2011 le tramway dans la commune de **Saint-Egrève** où j'habite. La semaine dernière, j'ai appris que ce serait pour 2012. Cela peut durer longtemps comme cela. Il y a manifestement un grave problème de financement des transports publics dans l'agglomération grenobloise, alors même que les projets ne sont pas spécialement ambitieux. Si l'on instaure le péage urbain, on peut espérer obtenir le même effet sur la circulation routière que celui observé à Stockholm, en particulier, où la circulation a diminué de 25 %. Il est évident que, si cet effet se manifestait très rapidement, la principale motivation pour les gigantesques investissements envisagés tomberait rapidement.

Il y a évidemment des difficultés techniques à imaginer un péage urbain dans une petite agglomération. La première est de définir la zone soumise à péage. À Grenoble, la commune centre a des frontières naturelles assez bien définies avec le Drac et l'Isère. En revanche, sur la partie sud, on ne voit pas très bien quelle pourrait être la limite de la zone. Au moment où l'on instaure le péage urbain, il faut que l'on puisse proposer un moyen de remplacement aux automobilistes qui refusent d'acquitter le péage. Cela suppose donc que le système de transport soit déjà bien développé, ce qui est précisément le cas dans l'agglomération grenobloise, où les élus ont, très judicieusement, depuis plus de 30 ans, constamment amélioré le système de transport public. Nous en sommes maintenant à une troisième ligne de tramways inaugurée il y a quelques mois. En plus de cela, il n'y a jamais eu d'effet de réseaux à deux vitesses, dans ce sens que, parallèlement à la mise en place du tramway les élus ont sans cesse modernisé le réseau d'autobus. Il n'y a donc pas de différence très nette de qualité entre ces deux réseaux. Enfin, les transports ferroviaires de banlieue ont été développés fortement, le matériel est à deux étages et il y a des services routiers par autocars sur les autoroutes urbaines. Il y a également des parkings relais. Le minimum souhaitable en matière de transport routier existe donc, mais évidemment, il faudrait renforcer le dispositif au moment de l'éventuelle instauration d'un péage urbain.

On peut se poser la question de l'acceptabilité par les différents acteurs dont tout d'abord les acteurs économiques. Quand j'ai fait cette proposition de péage urbain, il y a environ un mois, j'ai été très surpris par la réaction de la Chambre de Commerce, qui m'a violemment attaqué en me disant que je voulais « la mort des entreprises grenobloises ». Je n'ai pas compris cet argument, car il me semble que l'avantage du péage urbain est de pouvoir rapidement provoquer une baisse de la circulation et donc un rétablissement de la fluidité de la circulation. Il suffit qu'elle diminue de 10 % pour qu'elle redevienne fluide. Si l'on parie sur de futurs investissements routiers pour rétablir la fluidité de la circulation, il faudra au moins 10 ans pour que ces investissements se mettent en place, en étant très optimistes. On sait très bien que, très rapidement, il y aura un appel de trafic et que l'on retombera sur une situation encore plus compliquée que celle de départ.

Un autre obstacle est celui de l'acceptabilité sociale. C'est l'argument traditionnel contre le péage urbain : la sélection par l'argent, on veut réserver l'automobile aux riches... Ce genre d'arguments est tout à fait fallacieux, car, si l'on affecte le produit du péage urbain au transport collectif, ce sera favorable à la partie la moins fortunée de la population. Les ménages modestes sont en effet ceux qui ont le plus de difficultés à se déplacer, puisqu'ils n'ont pas d'automobiles ou l'utilisent rarement pour des raisons financières. D'autre part, ce sont les ménages modestes qui souffrent le plus des nuisances routières. Quand on a de l'argent comme moi, on a un appartement au bord d'un parc loin des grands axes de circulation et l'on peut vivre correctement. Malheureusement, ce n'est pas le cas de tout le monde. Un automobiliste incité à se reporter sur le transport collectif, par exemple une personne habitant en périphérie de l'agglomération et qui va soit prendre le train soit se reporter sur **[inaudible]** en utilisant sa voiture, mais seulement sur une petite partie de son

parcours, fera des économies importantes. Le GARP a lancé récemment une campagne d'informations des automobilistes, pour leur montrer tout l'intérêt financier à utiliser le transport collectif. L'argument selon lequel le péage urbain est antisocial me semble assez douteux.

En revanche, un autre problème est beaucoup plus difficile à résoudre. Il s'agit d'imaginer les effets à long terme d'un péage urbain institué dans une agglomération moyenne comme le **centre** de Grenoble. M. CROZET est intervenu dans un colloque que la FNAUT a organisé avec le SERTU il y a 3 ans sur le péage urbain. Il a soulevé ce problème de la transformation progressive d'un centre-ville soumis à péages, en disant « ghetto de riches, Disneyland ». Il a utilisé cette expression. Je pense que ce risque est certainement important, si le péage urbain est dans une grande agglomération sur la superficie d'un hypercentre historique. En revanche, dans l'ensemble d'une commune comme Grenoble qui compte 150 000 habitants où la population est très diversifiée et la surface importante, je pense que ce risque est bien moins grand, car on imagine mal qu'une commune de 150 000 habitants se transforme en une commune de riches, d'autant que les riches à Grenoble habitent en dehors, dans les beaux quartiers de l'est, Meylan, **la Tronche**, etc.

En conclusion, je dirais que le péage urbain mérite manifestement des recherches approfondies aujourd'hui en France. C'est une proposition prochainement au **PREDIT** qui jusqu'ici, s'est surtout focalisé sur des recherches sur des matériels, en particulier, de transport collectif. On sait aujourd'hui fabriquer un train tramway à plancher bas intégral, à alimentation par le sol, bimode ou autre. On sait à peu près tout faire, on n'a plus besoin d'interventions. En revanche, on a certainement besoin de recherches importantes sur les modes d'exploitations des différents modes de transport, en particulier la maîtrise de l'automobile. Il faudrait faire des études de cas dans diverses agglomérations françaises, pour voir si le péage urbain est adapté ou non et comment on peut l'adapter. Il faut en venir à des expérimentations.

L'intérêt du péage urbain par rapport à des gros investissements routiers est son caractère réversible. On l'a bien vérifié à Stockholm, où la procédure suivie par les élus a été exemplaire. Ils ont imposé le péage urbain, mais en annonçant que c'était pour une période déterminée de 7 mois, je crois, et en faisant savoir qu'à l'issue de cette période, s'en suivraient l'évaluation de l'expérience et un vote de la population. Il ne faut surtout pas demander l'avis des gens avant de conduire l'expérience, car en premier lieu l'effort d'information de la population est extrêmement difficile. Plusieurs sondages ont eu lieu à Lyon il y a 3 ans : 20 à 25 % des gens étaient favorables au péage urbain, sans avoir eu d'information au préalable. Bien sûr, si l'on demande aux gens de payer, ils sont contre. Si on explique que le paiement servira à développer les transports collectifs, à faire diminuer les nuisances à éviter des investissements routiers, les réactions de la population seront différentes. Je crois donc qu'il faut étudier les cas particuliers, expérimenter. Un gros effort de pédagogie est nécessaire. On peut faire valoir que le péage urbain est un outil extrêmement souple, qu'après tout ce n'est que l'extrapolation du principe du stationnement payant et qu'il est réversible. Je vous remercie.

### **Philippe GARNIER**

Merci M. SIVARDIERE. Je donne la parole à Emmanuel de BOUTRAY, directeur du développement des grands projets de la SANEF, qui va évoquer les différentes typologies de péages urbains envisageables et les technologies qui leur sont associées.

**Emmanuel de BOUTRAY, directeur du développement des grands projets de la SANEF**

Merci M. le Président. Je parlerai en tant qu'opérateur autoroutier, acteur de télépéages sur le réseau en France et à l'étranger dans des opérations de mise à télépéages urbains ou périurbains.

Je reviens rapidement sur les deux types de péages urbains que l'on rencontre actuellement à l'étranger :

Le péage de zone, avec les exemples de Stockholm et de Londres, revient à faire payer l'utilisateur en fonction du temps passé à l'intérieur d'une zone et est applicable à tout véhicule qui entre dans la zone. À Londres, l'unité de temps retenue est la journée ouvrable avec application d'un prix forfaitaire de 8 livres. Des forfaits par mois et année sont aussi proposés. À Stockholm, le péage s'applique à l'heure, ce qui permet de pratiquer la modulation tarifaire selon les heures de pointe.

Le second type de péages est le péage d'axe, qui est mis en œuvre sur les axes structurants de la ville comme des périphériques ou radiales. Ce péage se retrouve en Norvège à Oslo, en Australie à Melbourne ; il se développe en Europe, avec une première tête de pont à Dublin sur le périphérique. Ce type de péage cordon se conçoit sans barrière, de façon à laisser libres les flux de circulation. **En pratique, cela se traduit par des portiques au-dessus de la voie.**

Quelles sont les techniques les plus couramment utilisées ? La technique de base très dissuasive est la prise de photos des plaques d'immatriculation, que l'on retrouve à Londres et à Stockholm. Cette technique présente l'inconvénient d'être perturbée en cas de mauvaises conditions météo, mais c'est aussi une technologie discrète qui s'insère bien dans le paysage urbain. En revanche, elle coûte extrêmement cher. À Londres, le coût d'exploitation représente 50 à 60% des recettes. Pour les projets à vocation de financement d'infrastructures, la rentabilité n'est pas atteinte. Ce coût élevé est dû au nombre important de personnes derrière les écrans d'ordinateur dont le rôle est d'effectuer le contrôle visuel des plaques prises en photos.

La seconde technique possible est l'identification du véhicule par un système de micro-ondes, que les gens qui disposent du badge Liber-t sur le réseau autoroutier français connaissent bien. C'est le même type de badge que l'on retrouve dans un certain nombre de projets à l'étranger. Londres va étendre sa zone centrale de la City à une zone à l'ouest. Dans le cadre de cette extension, il est prévu de changer de système et de passer au micro-ondes afin de réduire les coûts d'exploitation. C'est aussi la technique retenue pour le périphérique de Dublin.

Micro-ondes et prises de photos sont très souvent associées : L'utilisation du micro-onde, qui nécessite que l'usager dispose d'un badge, est fortement recommandée pour abaisser les coûts d'exploitation, tandis que la prise de photos reste un mal nécessaire très onéreux pour facturer les usagers sans badge. A titre d'exemple, dans le cas de Dublin, les autorités ont décidé de l'emploi des 2 technologies avec un péage incitatif, moins cher pour les détenteurs de badge que pour les véhicules sans badge.

Je passe rapidement sur la technologie satellitaire. L'horizon opérationnel en zone urbaine ne se situe pas avant 2010, si l'on en croit les différentes études menées, en particulier par Londres, qui a conduit de nombreux essais, qui se heurtent encore à des problèmes de précision insuffisante dans les zones d'immeubles de grande hauteur due à l'effet de « Canyonning ». Par ailleurs, le prix des boîtiers embarqués dans les véhicules en matière satellitaire reste encore à un niveau plus élevé que celui des badges micro-ondes. On est à plusieurs centaines d'euros pour un *on-board unit* en satellite, à comparer à 20 euros pour les badges de télépéages sur le réseau à micro-ondes.

Quels enseignements ont pu être tirés des expériences de péages urbains faites à l'étranger, dans la perspective d'une mise en œuvre en France ?

On peut constater que ces projets ont fait l'objet d'une approche progressive. À Londres, cela a commencé par l'hypercentre, la City, qui est d'une faible surface rapportée à l'ensemble de l'agglomération. En fonction du retour d'expérience, en particulier sur l'acceptation par les usagers de cette zone, la décision d'extension a pu être prise par la suite avec un projet à l'Ouest. La même approche prudente a été observée à Stockholm : le projet a été présenté dès le départ comme une expérimentation limitée à une zone géographique bien précise.

Cette approche limitée et progressive apparaît comme une condition importante d'acceptation du péage urbain par les utilisateurs.

Un autre enseignement est la clarté et le suivi des objectifs visés par les autorités dans la décision de mettre en place un télépéage urbain. À Stockholm, l'objectif était de réduire la circulation routière de 10 à 15% ainsi que les émissions de gaz. Il était important de ne pas dévier de cet objectif et d'en avoir la traçabilité par un suivi régulier des résultats. Les résultats aujourd'hui sont effectivement une réduction de 20 à 25% et les utilisateurs le perçoivent. Cela a permis à Stockholm qu'une majorité s'exprime à nouveau au référendum de juin pour la pérennisation du péage dans la zone.

À Londres, l'objectif était de réduire la congestion et de lever des fonds pour augmenter l'offre de transport en commun. Le résultat sur la congestion a été atteint. La baisse de congestion constatée s'est élevée à 26%. Les entrées de trafic ont baissé de 17%. Par ailleurs on a constaté un transfert d'utilisateurs vers les transports en commun.

Autre enseignement à tirer sur le plan technique et légal : il faut un contrôle sanction efficace pour que le péage urbain fonctionne. Cela passe par la possibilité d'accès aux fichiers des cartes grises, ce qui est possible pour l'exploitant dans un certain nombre de pays anglo saxons, mais pas en France. L'exploitant qui analyse les passages a accès à ce fichier, de façon à pouvoir envoyer les factures de péage à l'utilisateur. À Londres, la personne qui n'a pas payé son passage du jour a jusqu'à minuit, le même soir, pour régulariser sa situation. Au-delà, il devient un contrevenant et reçoit dans les 48 heures une injonction de payer établie par l'exploitant. En France, ce qui s'est mis en place sur le système central de recouvrement des amendes en cas d'excès de vitesse pourrait être une piste à creuser, comme exemple d'association entre une administration qui a le pouvoir d'accès aux fichiers et un exploitant qui a en charge la gestion du système.

En France, la clientèle de nos réseaux autoroutiers est pour beaucoup une clientèle d'usagers occasionnels dont une partie est constituée par le trafic de transit étranger (20 à 30% du trafic total). Une partie de ces usagers se retrouvera dans les agglomérations et il faudra traiter ces occasionnels étrangers. S'il n'y a pas de barrières physiques, ils ne seront pas contraints et donc peu enclins à payer car, une fois rentrés dans leur pays, il n'y a aucune possibilité de les poursuivre. Une réflexion est menée à l'échelle européenne sur des sanctions en fonction des infractions constatées par des ressortissants étrangers, avec des compensations envisagées entre les administrations. L'efficacité du contrôle sanction des utilisateurs occasionnels en transit est un sujet difficile, mais un point de passage obligé pour le promoteur d'un péage urbain. Il a tout intérêt à se pencher très sérieusement sur cette question et à suivre de près, voire participer à la réflexion menée à l'échelle européenne.

En tant qu'opérateurs autoroutiers de télépéage, ce que nous pouvons apporter avec les industriels sur des opérations de péage urbain, est d'abord notre forte expérience à l'international. Des acteurs et opérateurs français du télépéage en flux libre sont présents en Irlande, aux USA, au Canada, en Australie et dans le monde entier. L'industrie française de

ce métier est très active et l'obligation de conserver des barrières physiques en France, en raison des problèmes administratifs qui empêchent de pouvoir poursuivre facilement les contrevenants, n'offre aucun débouché sur le marché domestique, ce qui constitue un fort handicap pour l'expansion et le développement de cette industrie. La phase de réflexion sur le péage urbain en cours nous paraît donc très importante et nous sommes heureux d'apporter notre expérience internationale et de participer à cette réflexion.

Par ailleurs, notre présence en France et celle des télépéages « Liber't° » crée un enjeu fort d'interopérabilité avec tout projet de péage urbain. Il y a 1,5 millions de clients « Liber't° » en télépéage micro-ondes en France. Ce seront forcément des clients du péage urbain dans les zones où il sera mis en place. Sur ce marché de l'interopérabilité, de nouveaux acteurs offrant un service de télépéage interopérable en France et à terme en Europe se développent et ont toute légitimité à participer eux aussi à la réflexion sur le péage urbain.

### **Philippe GARNIER**

Merci à M. de BOUTRAY et à tous les intervenants sur cette tribune. L'ensemble de ces considérations politiques, économiques et techniques sur le péage urbain a probablement inspiré des questions ou suggestions que vous êtes libres d'exprimer pendant 10 minutes.

## **Débat**

### **Christian TARPIN**

Je regrette de reprendre la parole si rapidement, mais j'ai trois questions, distinctes mais néanmoins liées, à adresser à des personnes différentes.

Pourquoi le stationnement en lui-même n'est-il pas finalement la forme idéale du péage urbain ? Et le débat sur ce dernier ne se résoudrait-il pas de lui-même, si on se décidait enfin à gérer le stationnement avec un taux de respect digne de ce nom, des équipements bien dimensionnés au bon endroit, des actions de restrictions sur voiries et surtout un contrôle effectif du stationnement ?

Le second questionnement est très lié à, comme l'a évoqué en filigrane M. de BOUTRAY, la question de la « dépenalisation ». J'imagine que Christian PHILIP peut peut-être y répondre. C'est étonnant, car ce mot n'a pas été prononcé, alors qu'il est au cœur des débats depuis ce matin. Car l'enjeu est évidemment de faire des systèmes qui marchent, et pour cela, il faut que les mécanismes de contrôle et de sanction soient efficaces. À ce niveau, la dépenalisation est sûrement un point de passage obligé.

Le dernier sujet sur lequel je souhaiterais un éclaircissement est l'acceptabilité. Je pense que l'acceptabilité de la taxe poids lourds est aujourd'hui plus grande que le péage urbain, ce pour des raisons diverses, plus ou moins abordées ici. Ne serait-il pas possible d'envisager un dispositif de taxe poids lourds sur des périmètres urbains et péri-urbains, qui alimente directement la problématique du financement des transports publics urbains ? Quel serait l'obstacle ? Y a-t-il des cloisonnements infranchissables ?

### **Christian PHILIP**

Je crois en effet qu'il est important de chercher à faire avancer cette question et à dépenaliser le stationnement payant sur voirie, pour permettre aux collectivités responsables de mettre en place un vrai contrôle. Si cette décentralisation, cette dépenalisation, ce contrôle du stationnement payant sur voirie étaient actés par le législateur, est-ce que cela serait une forme de péage urbain suffisant ? Je n'en suis pas certain car, malheureusement, dans nos centres villes, nous avons laissé construire de très nombreuses places de parkings sous des immeubles de bureau. On n'aura donc pas d'effet incitatif fort. Si je prends le cas du centre de Lyon, la dernière enquête **sur les ménages** a montré que deux personnes sur trois qui viennent travailler dans le centre de la ville disposent d'une place de parking sur leur lieu de travail. Elles ne sont donc pas concernées par les problèmes du stationnement. Ces deux pendulaires sur trois ne seront pas non plus concernées par le péage urbain. L'effet dissuasif du péage urbain et l'effet financement deviennent sans intérêt. Sur la question de la dépenalisation, il faut que ce soit une redevance et non pas une taxe nationale, car c'est la condition pour confier le recouvrement et son contentieux à la collectivité locale.

### **Jean SIVARDIERE**

Le stationnement peut-il remplacer le péage urbain ? Je n'ai rien à ajouter à ce que M. PHILIP a dit. Si le stationnement privé est important, l'augmentation du prix du stationnement public ne peut absolument pas dissuader l'automobiliste de venir dans le centre-ville pour y travailler. L'idée de financer les transports publics urbains à partir d'une taxe poids lourds dans les zones urbaines me semble assez difficilement compréhensible par l'opinion, et il me semble que le produit d'une taxe sur les poids lourds doit d'abord logiquement être attribué au ferroviaire et à la voie d'eau, qui en ont bien besoin.

### **??? (même intervenant anonyme que dans le premier débat)**

Je suis ces questions depuis 35 ans. Je suis frappé par l'évolution des idées. Depuis peu, cette question mûrit en raison des exemples étrangers et parce que l'on n'a pas d'argent en France. Je reviens à l'Ile-de-France, où il s'agit d'abord une nécessité financière car on sait que le SDRIF 1994 n'a pas pu être financé : on était très loin du compte, il fallait investir au moins deux fois plus, Serge [inaudible], vice-président transport, disait trois fois plus. Nous avons examiné en 2003 toutes les solutions possibles dont celle-ci. Il y avait déjà de la matière au SERTU. Aujourd'hui, le problème prend plus d'acuité, avec le nouveau SDRIF qui est examiné aujourd'hui ou demain au Conseil régional. Ce SDRIF est ambitieux sur le plan des transports et devra, **s'il est réalisé**, déboucher sur un « changement de braquets » en matière d'investissements.

Je crois qu'il faudra que quelqu'un se lance dans le débat public sur ce sujet. Nous sommes à l'époque des débats publics, ce qui n'a pas toujours été le cas. Un ministre me demandait de rapprocher les péages des portes de Paris sur les différentes autoroutes radiales : on s'est plantés lamentablement [inaudible]. Aujourd'hui, il faudrait qu'une ville se lance dans le débat public. Vous avez parlé de référendum, c'est très bien, mais il faut d'abord tester ce qui est possible et ce qui ne l'est pas. Il y a déjà eu à Lyon des débats sur le péage urbain. En Ile-de-France, il faudrait que les élus confient à une grande personnalité reconnue la constitution d'un dossier avec les différentes solutions possibles et qu'il soit soumis au débat public comme les grands problèmes d'aujourd'hui. On fait des débats publics sur tout, pourquoi pas sur le péage urbain ? À l'arrivée, on ne se retrouverait

probablement pas avec les idées de départ, parce que les gens ont des idées saines dans ces débats. On a déjà vu, dans de grands débats, des solutions poindre qui n'étaient pas celles imaginées au départ. Il va falloir maintenant se lancer. Chaque ville a ses caractéristiques. Le problème de Paris n'est pas du tout celui de Londres. La formule à imaginer ici est différente. Tous les participants de la table ronde sont d'accord, simplement, il faut faire passer cette conviction au niveau de la population et il y a un très grand problème d'adhésion. Le débat public peut permettre d'avancer.

### **Jean SIVARDIERE**

Je voudrais poser une question sur le périphérique de Dublin. Je ne vois pas l'intérêt d'un péage sur un périphérique. Je le vois bien sur une radiale qui débouche dans un centre-ville encombré.

Ma seconde question s'adresse à M. PHILIP. J'avoue que, personnellement, je ne suis pas convaincu par sa proposition d'une vignette intermodale d'un droit à circuler. J'ai l'impression que le dispositif londonien est facilement compréhensible par l'opinion. On vient en voiture dans un centre-ville encombré, on paie donc pour avoir le droit de circuler, pour que la fluidité du trafic se rétablisse et parce qu'on pollue. Si en même temps, on accorde la gratuité du transport public à l'automobiliste qui acquitte le péage, je ne comprends pas très bien cette proposition de M. PHILIP. Il me semble que c'est plus compliqué à comprendre par l'opinion et que cela risque de relancer des débats stériles sur la gratuité des transports publics, réclamés périodiquement par des gens. On entend souvent évoquer cette perspective.

Enfin l'outil proposé par M. PHILIP est-il aussi souple que la formule du péage urbain à la manière de Londres ou de Stockholm ? Il me semble qu'il y a plus de possibilités de formules horaires à Stockholm.

### **Christian PHILIP**

Je crois qu'au contraire, le système intermodal me paraît plus adapté, car nous avons des centres villes qui ne sont pas nécessairement les mêmes que ceux de Londres ou de Stockholm. Il y a chez nous, dans les centres villes, beaucoup d'habitants que nous cherchons à conserver comme résidentiels. Nous observons des retours aujourd'hui, dans beaucoup d'agglomérations, pour des raisons liées à la congestion : les gens passent trop de temps dans les transports. Il sera difficile de ne pas faire payer les gens qui habitent au centre-ville, ceux qui bénéficient par ailleurs des moyens de transport collectifs les plus denses, qui peuvent aussi être ceux les moins défavorisés de la population au regard des prix de l'immobilier, et d'expliquer aux banlieusards qui n'ont pas les mêmes moyens de transports, qui sont obligés d'habiter loin de leur travail, car ils n'ont pas trouvé financièrement un logement en centre-ville qu'ils doivent payer. La notion d'acceptabilité dont nous parlons sera plus compliquée.

Je parlais de l'égalité. Si l'on va vers une carte intermodale, on met tout le monde sur un pied d'égalité. Je crois que c'est une condition de l'acceptabilité. Je vois mal comment on convaincra autrement. Je suis assez favorable à l'idée qu'il faudrait animer un grand débat sur cette question. Le système de la carte intermodale peut être très souple, le CERTU a travaillé sur ce point. On peut très bien avoir des tarifications différentes selon les moments, une carte intermodale avec des tarifications familiales, sociales ou autres. On peut adapter cela comme on veut. On ne sera pas obligé d'avoir un système qui serait le même partout.

On a les moyens d'assouplir le système. Ma propre réflexion a évolué. Mais si une agglomération veut une autre forme de péage, cela ne me pose pas de problème intellectuel.

Il revient à chaque collectivité de déterminer si elle veut s'engager dans cette voie et sous quelle forme. Si un maire est capable de faire accepter un péage de zone, je n'ai pas de raison de m'y opposer. Je pense que ce serait plus facile, plus juste et plus efficace. D'après un travail du CERTU sur les recettes envisageables dans un système de cette nature dans les grandes villes françaises, on s'apercevait que les sommes que l'on pouvait espérer recueillir correspondaient, sur une dizaine d'années, aux besoins que l'on pouvait avoir pour la mise en place de plans de déplacements urbains volontaristes. Avec un péage de zone, les recettes seront inférieures.

## Conclusion

### ***Philippe GARNIER***

Les contraintes de l'horaire nous obligent à terminer cette matinée particulièrement fertile en informations et questions. Trois idées clés paraissent fédérer les deux tables rondes :

- Une idée d'urgence, de la part des responsables politiques, économiques et aussi, de plus en plus, du grand public,
- Un sentiment qu'aujourd'hui, on a la possibilité d'agir, qu'on a les moyens techniques pour le faire, que le climat se prête à certains consensus, que l'on peut agir si on a une volonté et un courage politique convergents,
- La nécessité de faire du « sur-mesure » et d'éviter tous les grands systèmes universels, les grandes « usines à gaz », pour s'adapter aux cas locaux, trouver des solutions qui tiennent compte des spécificités d'une ville.

Pour conclure cette matinée de travail, je laisse la parole au président Philippe DURON.

### ***Philippe DURON, coprésident de TDIE***

Je précise que je suis coprésident de cette association, c'est ce qui en fait l'originalité, ne nous privons pas de le rappeler. Michel BOUVARD n'a malheureusement pas pu nous rejoindre ce matin.

Permettez-moi tout d'abord de remercier la région Ile-de-France qui nous accueille ce matin. C'est toujours difficile de trouver un hébergement dans Paris. La jauge de cette salle a permis de vous accueillir tous. Je crois qu'il était pertinent de parler du péage urbain dans le siège de cette région. Le deuxième remerciement que je souhaite faire s'adresse à la société SIGNS qui nous a apporté son expérience et nous a aidés à préparer cette réunion. Je remercie également tous les invités de ce matin, les parlementaires, les représentants des différentes institutions, mais aussi les présidents d'associations comme M. SIVARDIERE ou les professionnels comme le représentant de SETEC ou de la SANEF.

Je retiendrais plusieurs choses de cette matinée. La France a été pionnière pour le péage qu'elle a instauré, pour financer ces infrastructures depuis maintenant une trentaine

d'années. Bien évidemment, aujourd'hui, les fondements qui légitiment le péage ont beaucoup évolué depuis cette période fondatrice. Ils ont évolué parce que l'on a besoin de promouvoir le transfert modal, de limiter l'impact du trafic pour réguler l'évolution climatique. Par ailleurs, la législation européenne nous amène à réfléchir sur le principe de l'eurovignette, de la taxe kilométrique. Tout cela justifie la remise sur le métier d'une réflexion à laquelle TDIE a souhaité s'associer, réflexion qui est largement « en route » en Alsace, mais aussi au sein de nombreuses instances et professions.

Quelques éléments sont à retenir ce matin.

La table ronde N° 1 a montré que la taxation allemande *Toll collect* LKW MAUT a des effets, quoi qu'on le veuille, sur ses voisins. J'étais, il y a dix jours, avec le président de l'AFITF, Gérard LONGUET, et le Président de la FNTP, Patrice BERNASCONI à Berlin, pour rencontrer l'agence de financement allemande et le consortium de *Toll collect*. Nous avons mesuré combien ce système était innovant, combien il était aussi efficace - après une période de rodage un peu difficile, car le sujet est complexe techniquement -, mais aussi combien il nous interroge sur l'avenir de la tarification dans les régions voisines et dans notre pays, notamment pour la tarification du transit autoroutier puisqu'en Allemagne, on estime à 34 % le nombre de véhicules de transit taxés selon ce système.

M. BUR a montré que nous avons ici des problématiques alsaciennes qui nécessitent que l'on prenne en compte ce sujet, que l'on ait la volonté politique de s'inscrire dans une démarche de tarification et que l'on ait un système qui puisse avoir une approche plus globale. On ne doit pas régionaliser un système, même si l'approche, comme l'a souhaité Adrien ZELLER, doit être différenciée selon les problèmes.

Autre point important souligné par Yves CROZET, la France change de système. Nous étions dans un système qui a été fortement novateur depuis le Moyen Âge, où l'on avait perçu l'intérêt économique de la route, au moment de la très forte croissance médiévale et l'intérêt à unifier un tel système routier. Aujourd'hui, il nous faut financer les infrastructures autrement. Il est donc nécessaire d'avoir une réflexion sur le péage.

Il a aussi insisté, comme M. BRANCHE, sur l'importance d'une prise en compte de l'efficacité économique et sur le risque qu'il y aurait à stigmatiser les problèmes.

M. TARPIN nous a bien montré les deux possibilités de taxation : par axe ou par zone. Il a plaidé pour la deuxième solution. Il a également « pointé du doigt » la question de l'affectation de la recette. Aujourd'hui, alors que le jeu d'acteurs en matière de financement des infrastructures se pose dans des termes nouveaux, avec la décentralisation notamment des routes nationales aux départements et les difficultés que rencontrent les agglomérations pour financer les transports urbains, bien évidemment, la question des affectations est tout à fait centrale. Il a également évoqué la question de la réglementation et de la liaison entre l'eurovignette et les taxations que nous pouvons mettre en place dans notre pays pour qu'il y ait une cohérence entre les différents systèmes.

Enfin, Roland RIES a plaidé pour un transfert modal ambitieux. Nous en sommes conscients ici, notamment en raison des études menées par le Conseil général des Ponts sur les limites du transfert modal et, en tout cas, sur le temps nécessaire pour le mettre en œuvre.

L'intervention d'Adrien ZELLER sur la possibilité d'une réglementation qui prenne en compte les spécificités régionales était importante. Il rejoint probablement au travers de l'expérimentation dont il a une grande expérience, le souci qu'ont eu d'autres pays de permettre une adaptation des réglementations nationales aux réalités régionales. C'est le cas de l'Espagne, de l'Allemagne, de l'Italie.

Je crois que cette table ronde nous a montré que nous devons avancer sur ces sujets et que nous avons des pistes.

La seconde table ronde était probablement un peu plus novatrice dans la mesure où le péage urbain est une question douloureuse. M. PHILIP le sait bien puisque Lyon, avec son système de péage sur son périphérique avait posé un problème d'acceptabilité, il y a quelques années, même si, aujourd'hui, on a trouvé une régulation et que ce système est assez largement accepté et a redonné de l'efficacité au trafic urbain dans l'agglomération lyonnaise.

L'intervention de Christian PHILIP a souligné la nécessité de légiférer, mais aussi de nous présenter différents véhicules législatifs qui seraient susceptibles d'ouvrir la question du péage urbain et de le rendre possible et efficace. Il a également été plus loin, en proposant tout d'abord de faire en sorte que l'on ait un titre de paiement intermodal, ce qui a suscité, bien sûr, débat. Le Président SIVARDIERE a d'abord critiqué un peu ce système et a souhaité des explications complémentaires.

J'ai trouvé qu'il y avait là aussi des convergences avec Olivier GALIANA et avec l'Ile-de-France. La question de l'Ile-de-France est bien évidemment centrale en matière de péage urbain, car c'est la principale région métropolitaine européenne avec le bassin de Londres. La question de la congestion impacte fortement sur l'efficacité du modèle de transport et on voit bien qu'il y a une question parisienne, mais qu'il doit aussi bien évidemment y avoir une question « Ile-de-France ». Le transfert de compétences entre l'Etat et la région, avec le transfert du STIF récemment, pose la question dans des termes différents. J'ai retenu de son intervention plusieurs éléments. Il a d'abord rappelé que la région Ile-de-France était une des portes d'entrée en Europe. Il a aussi souligné - question qui concerne fortement TDIE depuis la création de l'association - les besoins de financement des infrastructures et le retard que prend la France quand on compare l'effort fait en Espagne avec 1,5 point de PIB, l'Angleterre qui fait un effort de rattrapage, l'Allemagne, la Suisse, l'Autriche et d'autres pays qui font monter en charge actuellement leurs efforts. Il a évoqué la nécessaire régulation en matière de transport et a souhaité que l'on passe d'une régulation par la congestion à une régulation par la tarification. On a pu observer sur ce plan des convergences entre l'intervention de Christian PHILIP et celle d'Olivier GALIANA, qui a parlé d'une carte orange universelle multimodale, ce qui est effectivement une piste de travail.

Jean SIVARDIERE a donné un autre point de vue, celui des usagers, celui d'une association qui a le souci de l'environnement. Sa première approche a été de s'interroger sur la pertinence des modes. Quel est le plus pertinent ? Pourquoi ne pas taxer les modes de transport quand ils sont en dehors de leurs domaines de pertinence, comme l'avion pour les courtes distances, le camion sur la très longue distance ou d'autres modes ? Il a abordé ensuite le principe d'une tarification et sa justification. Le péage doit à la fois favoriser les transports modaux et être une écoredevance. Il a fait une typologie des modes de taxation. Il s'est interrogé sur le péage urbain, mais aussi sur sa pertinence en termes de taille d'agglomération. Selon son association, le péage urbain n'est pas limité aux très grandes agglomérations comme on le voit aujourd'hui en cours d'expérimentation à Londres, à Stockholm, à Dublin ou ailleurs. Le mérite de son intervention est de faire une proposition avec une étude de cas sur sa ville de Grenoble qui, compte tenu des contraintes de site, est fortement soumise à la congestion.

M. de BOUTRAY a évoqué les différentes techniques de péage avec les péages par télépéage, le système photographique et la technique satellitaire. Il a une préférence pour le télépéage. Il est vrai que la SANEF a une expérience assez grande dans ce domaine. Il a aussi montré les limites du péage satellitaire dans un milieu urbain, où le suivi des véhicules est rendu plus difficile. Il a également donné un certain nombre d'indications sur les résultats

obtenus dans les grandes agglomérations. On observe d'ailleurs qu'il n'y a pas eu forcément de rejets. J'ai eu l'occasion de parler récemment avec un chauffeur londonien qui me disait que, selon lui, on n'était pas allé assez durement dans la taxation, car, comme on peut le constater, la congestion est toujours d'actualité et la vitesse des courses n'a pas gagné en efficacité.

Voilà ce que je retiendrais de cette matinée : des interventions qui nous ont permis d'avancer des pistes nouvelles, de faire un point sur l'existant à l'extérieur de nos frontières et qui nous ont montré qu'il y avait, à l'évidence, une justification de la taxation, qu'elle devait cependant être expérimentée, évaluée et qu'il fallait faire partager le bien-fondé avec les usagers, les habitants, les citoyens.

C'est là probablement une des tâches les plus difficiles qui se trouvent devant nous. Nous savons bien qu'un rejet de ce type d'opération repousse pour longtemps des solutions qui sont pourtant nécessaires. Nous avons, les uns et les autres, dans les années à venir à travailler à la fois pour améliorer notre connaissance du système, mais aussi pour faire partager les solutions qui nous semblent les plus pertinentes.

Je vous remercie tous d'avoir bien voulu contribuer, par votre présence et vos interventions, à la réussite de cette matinée, pour évoquer ce type de solutions et faire en sorte que la question des transports et des infrastructures trouve dans l'avenir des solutions innovantes et efficaces.