

**Atelier 10****Tarification des transports, prix du stationnement, péage urbain... : des solutions pour maîtriser l'énergie ?**

Thierry DU CREST, CERTU

**Tarification des déplacements automobiles, péage urbain :  
quelle acceptabilité ? quelles perspectives ?****Résumé**

La tarification des déplacements automobiles en milieu urbain fait parler d'elle depuis plusieurs décennies. L'intérêt des planificateurs de transport, des spécialistes de trafic, des économistes ne se dément pas pour cet outil qu'est la tarification. Et si les réalisations concrètes ne sont pas encore nombreuses sur les 5 continents, plusieurs pourraient voir le jour dans les années à venir. Dans la pratique, c'est sur la question de l'acceptabilité qu'achoppent les projets.

**Les expériences internationales**

Même si la question de la tarification des déplacements automobiles est un débat à l'ordre du jour, la France n'est pas en pointe dans ce domaine pour ce qui concerne le milieu urbain. Les projets européens et mondiaux sont pourtant nombreux. Ces exemples ouvrent des perspectives et montrent le champ du possible en matière d'objectifs politiques, de solutions technologiques, de démarches de mise en œuvre. Citons parmi ceux-ci, les exemples notables de Rome, Singapour, de Londres, de la Californie et de la Suisse :

- > le centre historique de Rome. Depuis 1989, la capitale s'est engagée dans une politique de contrôle d'accès pour protéger son patrimoine historique. Seuls les résidents, et quelques professionnels ont accès au centre historique. Ces derniers doivent depuis 1998 s'acquitter d'un abonnement dont le montant annuel correspond à l'abonnement TC. En 2002, le cordon entourant la zone devrait être entièrement électronique : 26 points d'entrée et 29 points de sortie permettront de mettre en œuvre une tarification des déplacements,
- > la tarification de cordon entièrement électronique de Singapour. Depuis 1975, la ville-État de Singapour a mis en œuvre un droit d'accès, par vignette, au centre des affaires, en même temps qu'un système drastique de contingentement des véhicules sur ce pays où l'espace est compté. L'opération étant un succès par rapport aux objectifs de décongestion, il a été décidé de passer à un système entièrement électronique, sans barrière de péage. L'intérêt réside dans la facilité du contrôle et dans la souplesse du dispositif qui permet de faire varier le prix en fonction de l'heure de la journée, et de faire évoluer la grille tarifaire si la circulation l'exige ; ce que ne permettait pas le système papier précédent. Les objectifs de décongestion sont pleinement remplis,
- > en janvier 2003, la ville de Londres devrait mettre en place une tarification de cordon « *congestion charging* » pour décongestionner le centre ville de la capitale anglaise, sous l'impulsion du nouveau Maire Ken Livingstone. Le projet est inscrit dans le plan de transport de la ville adopté en juillet 2001. Les revenus conséquents, puisque le tarif hebdomadaire s'élève à 5 £ (env. 50 FF), seront intégralement utilisés à l'amélioration du système de transport et principalement aux bus,
- > les voies express payantes de Californie. Deux autoroutes ont mis en place le principe de la voie payante, alors même que des voies parallèles restent gratuites, depuis 1995 sur la *State Route* SR-91, et depuis 1998 sur l'*Interstate* I-15. La logique de ces voies express payantes que l'on pourrait qualifier de première classe, est de garantir la fluidité à toute heure, en adaptant le tarif en fonction de la demande observée, alors même que les voies parallèles peuvent être congestionnées,
- > la redevance poids lourds suisse. Bien que n'étant pas une tarification en milieu urbain, l'exemple suisse est intéressant parce qu'il est le seul exemple de tarification à la distance. La Redevance sur le trafic des Poids Lourds liée aux Prestations (RPLP) s'applique depuis le 1er janvier 2001 sur l'ensemble du territoire et est proportionnelle d'une part au kilométrage parcouru sur le territoire et d'autre part au poids maximum du véhicule ; elle dépend également

de la norme d'émission respectée par le camion. Seuls les poids lourds sont concernés par cette mesure. L'objectif de la redevance est de diminuer les atteintes à l'environnement et de ralentir la croissance du transport routier ; deux tiers des revenus sont d'ailleurs affectés à l'amélioration du chemin de fer.

### **Objectifs politiques**

La tarification des déplacements automobiles est en général porteuse de solutions pour trois familles de problèmes urbains : le financement des systèmes de transport, la diminution de la congestion et la réduction des nuisances environnementales. Ces trois grandes familles se rapportent à trois grands principes : l'usager/financeur d'infrastructure, l'usager/acheteur de temps et le pollueur/payeur. De ces trois principes, il semble que celui du pollueur/payeur soit le plus légitime aux yeux des citoyens, révélant l'importance des préoccupations environnementales. L'amélioration de l'environnement doit certainement être l'un des points forts d'un projet de tarification des déplacements, que le projet y contribue directement par une tarification incitative à l'usage des modes alternatifs à l'automobile ou indirectement par les fonds prélevés s'ils sont investis dans l'amélioration de la qualité de vie.

### **Un outil au service d'une politique des transports**

Les études montrent que l'acceptabilité a beaucoup à voir avec la cohérence que l'on sait mettre entre l'outil proposé et la politique au service de laquelle il est. Ce sont sur les modalités précises de l'ensemble du dispositif que veut se prononcer la population et les acteurs du système de transport. C'est pourquoi les spécialistes du monde entier recommandent de proposer un panier de mesures plutôt qu'une tarification des déplacements isolée ; les citoyens réagissent alors d'une autre manière et se prononcent sur l'ensemble de la politique et non pas sur un outil pris comme un fin en soi. La tarification des déplacements peut également se concevoir comme un outil multimodal intégrant déplacements automobiles, déplacements en transport public et stationnement ; la multimodalité de la tarification est un enjeu de taille en matière de politique des transports.

### **Acceptabilité à construire**

L'acceptabilité par le public ne peut être uniquement obtenue par les seuls arguments rationnels. Le processus de décision doit donc permettre de construire l'acceptabilité en organisant des interactions entre décideurs et parties prenantes pour apprendre mutuellement et construire progressivement un projet acceptable. Parallèlement, de manière générale, on peut dire que les objectifs que l'on assigne aujourd'hui aux politiques de transport sont largement acceptés (réduction des nuisances, diminution de la place de l'automobile et de la congestion, développement des transports publics). En revanche, les outils de tarification des déplacements automobiles proposés pour les atteindre sont fortement rejetés et leur efficacité n'est pas comprise.

La concertation s'impose dans le processus de décision comme un élément particulièrement utile en matière de tarification : transparence et dialogue avec les parties prenantes sont essentiels. Les techniques de marketing dans leur manière d'organiser et de construire un processus capable de répondre aux « attentes du clients » en est une piste intéressante.

Le rôle de la communication qui doit faire le lien entre les objectifs et les outils apparaît ici primordial : construire des interactions avec les parties prenantes et convaincre de l'efficacité de la mesure. Dans ce domaine, rien n'est acquis, et il y a là une piste importante de travail.

Thierry DU CREST, CERTU  
Tel : 04 72 74 58 39  
Thierry.du.crest@equipement.gouv.fr

**Atelier 10****Tarification des transports, prix du stationnement, péage urbain... : des solutions pour maîtriser l'énergie ?**

Marie-France ARCHAUMBAULT, Agence d'Urbanisme d'Orléans

**La tarification intégrée Stationnement / Transports Publics**

*Avertissement : la mise en œuvre d'un tramway dans une agglomération de taille moyenne, peu dense, comme celle d'Orléans, implique un temps d'adaptation relativement long et une mise en œuvre régulière des mesures d'accompagnement prévues. Le Plan de Déplacements Urbains, adopté en Avril 2000, a été conçu comme une démarche qui doit évoluer. Les difficultés rencontrées permettent toutefois de mettre en évidence certains problèmes et d'enrichir la réflexion.*

**L'agglomération orléanaise**

- > une Communauté de communes qui regroupe 22 communes et 270 000 habitants sur une superficie de 336 Km<sup>2</sup>,
- > une agglomération très éclatée, intégrée dans une zone d'emplois peu dense et un département - le Loiret (618 000 habitants) – caractérisé par sa dominante rurale,
- > une zone d'emplois d'une centaine de communes représentant un peu plus de 380 000 habitants,
- > une forte concentration d'emplois : 80% des emplois de la zone d'emplois sont dans l'agglomération,
- > une urbanisation périphérique croissante : dans l'ensemble de l'aire urbaine, la part de l'urbanisation s'est élevée régulièrement pour atteindre 31% en 1999 contre 17% en 1994,
- > des migrations alternantes croissantes, internes à l'agglomération (plus de 60% des actifs travaillent dans une autre commune que celle où ils résident), et externes (près de 50% des actifs résidant dans les espaces ruraux se rendent quotidiennement dans une des communes de la Communauté).

**Le Plan de Déplacements Urbains**, approuvé en Avril 2000, selon des orientations validées dès 1997, est un outil de mise en œuvre du Schéma Directeur (même périmètre, celui du PTU). Il doit être considéré comme une démarche qui s'appuie sur la recherche d'un meilleur équilibre entre les différents modes de déplacements, tout en favorisant la mise en œuvre d'un réseau global de transports en commun.

**Une orientation du PDU : favoriser la fréquentation des Transports en Commun**

**Un réseau global Tram – bus – Parc Relais** : le réseau de transports en commun de l'agglomération orléanaise, géré par la SEMTAO (Société d'Economie Mixte de l'Agglomération Orléanaise) dessert toutes les communes de la Communauté, Autorité Organisatrice des transports en commun. Il comprend

- > une ligne de tramway Nord-Sud (mise en service en Décembre 2000),
- > un deuxième axe de transport en commun Est-Ouest, à l'étude,
- > un réseau de lignes de bus régulières,
- > un système de desserte des zones peu denses à la demande (Abraysie-bus),
- > un service de transport pour les personnes à mobilité réduite.

Des mesures d'accompagnement fortement axées sur les conditions de stationnement en fonction de la qualité des usagers – résidents, pendulaires ou visiteurs...

L'étalement urbain et péri-urbain favorise le besoin de mobilité (non seulement, en termes de travail, mais de loisirs, d'activités péri-scolaires, d'achats, ...) et rend la population très dépendante de la voiture. Pour redonner plus d'attractivité aux Transports en Commun, l'enjeu essentiel réside dans l'organisation d'un réseau global dans lequel on insiste sur les échanges qui doivent avoir lieu entre bus et tramway, mais également entre les différents modes de déplacements (voitures particulières, vélos, marche à pied) et les transports en commun.

Cet enjeu se trouve encore renforcé dans une agglomération de taille moyenne, où la prise en compte de la population desservie n'intervient pas uniquement en tant qu'indicateur du marché potentiel du réseau, mais est révélatrice de l'importance moins grande des distances à parcourir. La concurrence des autres modes y est donc plus forte (marche à pied, vélo).

### L'intermodalité et la tarification intégrée

La tarification intégrée fait partie des mesures incitatives au même titre que la fréquence et la fluidité. Plusieurs formes de tarifications intégrées ont été, ou sont mises en œuvre :

#### **La complémentarité avec les transports interurbains routiers et ferroviaires régionaux**

Parmi l'éventail de titres offerts par la SEMTAO, deux titres combinés permettent, dans un même déplacement et avec le même titre, d'emprunter :

- > soit les bus de la SEMTAO et les cars interurbains : titre **MEZZO**. Ce titre permet d'utiliser, dans le même déplacement, les cars interurbains gérés par RVL (Rapides du Val de Loire) , les bus ou le tram du réseau urbain SEMTAO. Cela fidélise la clientèle en lui simplifiant la vie. Les prix varient en fonction de l'origine ou de la destination péri-urbaine,
- > soit les bus de la SEMTAO et les TER (Trains Express Régionaux) : titre combiné « Abonnement-travail » et « Etudiant » **STARTER** qui permet d'utiliser dans le même déplacement les TER à destination de la gare d'Orléans, les bus ou le tram du réseau urbain SEMTAO et de bénéficier d'une réduction totale de 100 F.

Actuellement, seules les sociétés Dunois et RVL sont équipées d'un système de billetterie permettant la lecture de titres magnétiques compatibles avec ceux de la SEMTAO.

Un Groupe de Travail, animé par l'Agence d'Urbanisme, regroupe les autorités organisatrices (CCAO, Conseil Général et Conseil Régional) ainsi que les transporteurs (SEMTAO, Cars interurbains, SNCF), les services de l'Etat représentés par la DRE et la DDE. Son objectif est de préparer, en commun, les évolutions nécessaires en matière de transports en organisant des réseaux partenaires et non concurrents.

Pour parvenir à cet objectif, et favoriser la fréquentation de l'ensemble des réseaux, la réflexion porte particulièrement sur la qualité des échanges et l'intégration tarifaire entre les différents transporteurs.

#### **La complémentarité avec le stationnement**

- > la gestion des **Parcs-Relais** : la politique adoptée, en ce qui concerne la mise en œuvre des P+R (Parcs-Relais), a été de considérer le Parc de stationnement comme faisant partie intégrante du système des transports en commun. Le même titre permet l'accès au parking et le voyage en bus. Le parking peut ainsi être gratuit pour les titulaires d'un abonnement. Pour les utilisateurs occasionnels de ces Parkings, le titre **RELAIS** a été créé (3 € - 19,70 F) et permet de stationner son véhicule dans l'un des trois Parcs Relais surveillés, d'effectuer pour tous les occupants du véhicule un Aller-Retour, ensemble, dans la journée, sur le réseau de la SEMTAO. Cette tarification doit rester attractive par rapport au prix du stationnement en centre-ville. Pour en juger, il faut savoir que 20 F correspondent à 3 heures de stationnement dans un parking en ouvrage de la ville,
- > le titre **DUO** : ce titre permettait, pour un usager occasionnel, de choisir son mode de déplacement. Il donnait la possibilité, selon son choix personnel et l'objet de son déplacement, de payer, soit son voyage en bus, soit le stationnement sur voirie aux horodateurs de la ville d'Orléans. Il a dû être supprimé pour des raisons d'incompatibilité technique lors du renouvellement des horodateurs de la ville d'Orléans. Il était, de toutes façons, utilisé à 70% par les utilisateurs des Transports en Commun,
- > **la politique de stationnement** : éviter la saturation des parkings de la ville par les pendulaires. Une étude récente essaie de promouvoir auprès des entreprises et des administrations du centre-ville l'intérêt qu'il y aurait à participer à l'abonnement aux transports en commun de leurs employés plutôt qu'au stationnement. Ainsi, en offrant l'intégralité de l'abonnement « OPEN 31 » (209,90 F) au lieu d'un abonnement à un parking (287,70 F par mois du Lundi au vendredi), une entreprise réaliserait une économie pouvant atteindre 933 F par an pour les abonnements « jours ouvrables » et 1855 F s'il s'agit d'un abonnement permanent.

En dissuadant les pendulaires, il est possible d'offrir, aux résidents, les places disponibles dans les parkings en ouvrage. Ceux-ci, n'ont plus le souci de l'infraction due au stationnement prolongé sur la voirie et évitent le recours à leur véhicule pour effectuer des petits trajets. Cette mesure participe, de manière non négligeable, à la lutte contre la pollution de l'air.

### **Les obstacles à surmonter**

La réflexion engagée entre différents acteurs (collectivités, entreprises privées, transporteurs, la Société « Orléans – Gestion » chargée de la gestion du stationnement payant - en surface ou en Parking en ouvrage) met en évidence la difficulté de tenir un titre multimodal, mais la volonté existe et des expérimentations apparaissent. Les difficultés de compatibilité entre valideurs pourront trouver une solution dans le système du Porte-Monnaie Electronique vers lequel s'engage la société Orléans-Gestion.

La mise en évidence des économies possibles à réaliser fait partie de mesures de promotion des Transports en commun. Mais l'acceptabilité par le public de l'utilisation des transports n'est pas uniquement financière. Le temps passé, les conditions de confort dans lesquels le transport est vécu, la fiabilité des horaires sont encore des atouts sur lesquels les Autorités Organisatrices de transports doivent travailler ensemble. La qualité des lieux d'échanges, l'innovation en matière de bus « propre » et de fluidité sont les compléments indispensables à l'attractivité de ceux-ci.

Marie-France ARCHAUMBAULT, Agence d'Urbanisme d'Orléans

Tel : 02 38 78 76 76

Marie-France.archambault@auao.org

**Atelier 10****Tarification des transports, prix du stationnement, péage urbain... : des solutions pour maîtriser l'énergie ?**

Nicolas LEDAY, Ville de Compiègne

**La gratuité des transports publics urbains**

C'est en 1966 que la Ville de Compiègne crée le réseau des Transports Urbains et le confie aux TRANSPORTS URBAINS COLLECTIFS qui est constitué de trois Entreprises de Transports.

Le souci de maintenir l'accès aux équipements de Centre Ville pour les habitants des secteurs éloignés de celui-ci, a amené la Ville à décider l'instauration d'une gratuité des Transports Collectifs et ce, pour l'ensemble des usagers.

Il est à noter sur le plan des liens contractuels, que de 1970 à 1982, c'est le SIVOM qui détenait la compétence en matière de Transports Publics, et depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1983, la Ville a recouvré celle-ci.

**Périmètre : celui de la Commune de Compiègne**

**Les transports urbains sont gratuits pour l'utilisateur depuis 1975.**

La Ville de Compiègne a confié l'exploitation des transports urbains à la Société ACARY depuis 1982, après un appel d'offres sollicité par 6 sociétés, dans le cadre d'une convention dite "à prix forfaitaire", l'exploitant étant propriétaire des véhicules.

En 1996 le nombre de kilomètres parcourus, par an était d'environ 500 000 sur 4 lignes.

La fréquentation en 1996 était estimée à 4 000 000 usagers/trajets soit un taux d'utilisation d'environ deux fois plus élevé que celui des villes françaises de taille analogue.

Au dernier comptage effectué en 2000, la fréquentation était estimée à 4 700 000 usagers/trajets.

Le contrat avec les cars ACARY venant à échéance en septembre 1996, un appel d'offres a été lancé en mars-avril 1996.

La Société ACARY a été retenue comme la mieux disante parmi cinq offres.

**Service de semaine : toujours gratuit pour l'utilisateur**

**Durée du contrat** : 6 ans prorogé de deux ans par avenant avec effet au 2 janvier 1999

**Nombre de bus** : 10 avec renouvellement de tous les véhicules d'occasion, sur 4 ans, en RENAULT type AGORA à plancher plat et mise en service du 11<sup>ème</sup> bus en novembre 2000

**Nombre de lignes** : 4

<b>Kilométrage annuel</b> :	réseau	550 000
	+ligne à préférence scolaire	6 000
		<b>556 000 km initialement</b>

<b>Montant du marché : valeur 1996</b>	<b>9 567 000 TTC (soit 17.20 FFTTC /km)</b>
--	---

4 avenants ont été signés depuis, pour une extension du service :

#### **AVENANT 1**

Mise en place de trois services scolaires à compter du 2 janvier 1997 pour un nombre supplémentaire de 30 000 km

Coût annuel = 290 125 FFTTC  
Kilométrage total = 586 000

#### **AVENANT 2**

Amélioration de la ligne n°3/4 à compter du 2 février 1998 sans modification de kilométrage

Coût annuel supplémentaire = 124 210 FFTTC

#### **AVENANT 3**

Aménagement d'horaire sur la ligne 5 à compter du 02 janvier 1999 avec augmentation de 7 575 km, suite à la création d'un créneau horaire pour la desserte d'un Lycée afin d'adapter le circuit aux horaires de sortie des élèves.

Coût annuel supplémentaire = 13 170.20 FFTTC  
Kilométrage total = 586 757.20

#### **AVENANT 4**

Acquisition d'un véhicule supplémentaire dans la gestion du réseau destiné à résorber les problèmes de surcharge de passagers dont le flux est d'environ 4 700 000 sur les 4 lignes, à compter du 6 novembre 2000.

Coût annuel supplémentaire = 685 176.08 FFTTC  
Kilométrage total = 624 125.20

Nombre de bus : 11 véhicules de type RENAULT AGORA à plancher bas et équipés de 3 double portes.

#### **Service dimanches et jours fériés**

C'est également ACARY qui a obtenu la concession de cette exploitation, pour une durée de 3 ans renouvelable.

A compter de 1996, a été mise en place un service de transports les dimanches et jours fériés après-midi, reliant, en particulier, les divers quartiers de Compiègne à l'Hôpital et la polyclinique Saint Côme.

Celui-ci est payant pour l'usager : tarif de 7 FF par voyage décidé par le Conseil Municipal (28 juin 1996).

Le montant de la participation de la Ville est de 98 850 FFTTC par an.

#### **Dépense totale pour les transports urbains (en 2000)**

**10 626 000 FF**

En partenariat avec la Société ACARY, la Ville de Compiègne a équipé tous les bus d'un système de vidéosurveillance et d'un matériel de visionnage des bandes vidéo de ce système au sein du commissariat de police.

#### **Recette du versement transport**

Face à ces dépenses, il existe un seul produit affecté, de par la loi, au financement du fonctionnement des transports collectifs : LE VERSEMENT TRANSPORT.

Celui-ci a été instauré à Compiègne en 1987 au taux de 0.30% de la masse salariale des entreprises de la Ville employant plus de 9 salariés. Actuellement, son taux est de 0.55%.

Cette recette permet également de couvrir les dépenses d'investissement, d'aménagement des arrêts, d'impression des plans et horaires de bus...