

Rapport au Premier ministre

Le péage urbain, déjà développé dans plusieurs pays étrangers, suscite un certain intérêt en France. Là où il a déjà été mis en place, on a constaté une nette diminution de l'usage de la voiture individuelle et des nuisances associées.

Pour permettre aux collectivités qui le souhaitent d'instituer un péage urbain, l'article 65 de la loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement a fixé les principes de son expérimentation.

Cette expérimentation peut être mise en place, pour une durée de trois ans, à la demande de l'autorité organisatrice des transports urbains (AOTU), dans les agglomérations de plus de 300 000 habitants dotées d'un plan de déplacements urbains approuvé prévoyant la réalisation d'un transport collectif en site propre. Le produit du péage est affecté au financement d'opérations prévues dans le plan de déplacements urbains.

Une étude d'impact rendue publique, une concertation avec l'ensemble des parties concernées et la mise en place de transports collectifs susceptibles d'accueillir le report de trafic sont préalables à l'autorisation de l'expérimentation qui intervient par décret en Conseil d'Etat.

La loi prévoit que le montant du péage est fixé par l'AOTU dans la limite d'un seuil défini par décret en Conseil d'Etat.

S'appuyant sur les conclusions d'études sur la création de péages urbains en France et sur les expériences étrangères, le présent décret détermine les montants maximum qui peuvent être perçus en relation avec les objectifs de la loi de limitation de la circulation automobile et de lutte contre la pollution et les nuisances environnementales.

Le tarif maximum du péage pour un véhicule léger est de 0,20 € par kilomètre ou, si le péage est acquitté à la journée, de 3 €. Il est également possible de pratiquer une tarification forfaitaire dans une zone soumise à péage.

Ces seuils peuvent être portés respectivement à 1 € par kilomètre et 10 € à la journée dans les communes de plus d'un million d'habitants, là où les nuisances sont maximales.

Considérant qu'un véhicule lourd encombre et pollue trois fois plus qu'un véhicule léger, ces seuils sont environ triplés pour les poids lourds.

Une indexation des seuils sur l'indice des prix à la consommation de l'INSEE est prévue par le texte.

Lorsque le périmètre du péage urbain inclut une route sur laquelle est perçue la taxe nationale sur les véhicules de transport de marchandises, les différents seuils du péage urbain sont réduits de 20% pour les véhicules concernés afin de ne pas taxer deux fois les véhicules de transport de marchandises au titre des nuisances environnementales.

Enfin, le présent décret précise les autorités compétentes en matière de voirie dont l'accord est requis pour la mise en œuvre du péage urbain, ainsi que les collectivités chargées de réaliser l'étude d'impact et la concertation avec l'ensemble des parties intéressées.

Tel est l'objet du présent décret que nous avons l'honneur de soumettre à votre approbation.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère de l'Ecologie, du
Développement durable, des Transports
et du Logement

NOR : [...]

DECRET n° [] du []

relatif à l'expérimentation du péage urbain

Le Premier ministre,

Sur le rapport de la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, du ministre de l'intérieur, de l'outre-mer, des collectivités territoriales et de l'immigration et du ministre de l'économie, des finances et de l'industrie,

Vu le code général des impôts, notamment son article 1609 quater A,

Vu le code de la route, notamment ses articles L. 110-1 et R.311-1,

Vu l'avis du comité des finances locales en date du ,

Le Conseil d'État (section des finances) entendu,

DECRETE

Article 1er

Le montant du péage urbain prévu à l'article 1609 quater A susvisé ne peut excéder les seuils fixés ci-dessous.

I – Lorsque le montant du péage est déterminé en fonction de nombre de kilomètres parcourus dans la zone ou sur les voies routières soumises à péage, il ne peut excéder :

- 0,20 € par kilomètre pour les véhicules des catégories M1, N1 et L ;
- 0,60 € par kilomètre pour les autres véhicules terrestres à moteur.

Toutefois, dans les communes de plus d'un million d'habitants, les montants ci-dessus peuvent être portés respectivement à 1 € et 3 € par kilomètre.

II – Lorsque le péage est forfaitaire, son montant maximum est calculé en multipliant les tarifs mentionnés au I par une distance égale au diamètre d'un cercle de superficie égale à celle de la zone soumise à péage.

III – Lorsque le péage est acquitté à la journée, son montant ne peut excéder :

- 3 € par jour pour les véhicules des catégories M1, N1 et L ;
- 10 € par jour pour les autres véhicules terrestres à moteur.

Toutefois, dans les communes de plus d'un million d'habitants, les montants ci-dessus peuvent être portés respectivement à 10 € et 30 €.

Lorsque la zone soumise à péage comprend, sans lui être identique, une commune de plus d'un million d'habitants, le montant du péage ne peut excéder les montants mentionnés au précédent alinéa.

IV – Les montants indiqués ci-dessus font l'objet d'une revalorisation chaque année sur la base de l'évolution moyenne sur les douze derniers mois de l'indice des prix à la consommation publié par l'institut national de la statistique et des études économiques.

V– Si tout ou partie du périmètre du péage urbain inclut une route sur laquelle est perçue la taxe sur les véhicules de transport de marchandises prévue aux articles 269 et 285 septies du code des douanes, les seuils indiqués ci-dessus sont réduits de 20% pour les véhicules acquittant cette taxe.

Article 2

I. Les autorités compétentes en matière de voirie dont l'autorité organisatrice de transport urbain est tenue de recueillir l'accord pour la mise en œuvre du péage urbain sont :

- lorsque le péage concerne un périmètre géographique déterminé, les collectivités ou groupements de collectivités compétents pour les voies situées à l'intérieur de ce périmètre,
- lorsque le péage s'applique à des voies routières déterminées, les collectivités ou groupements de collectivités compétents pour ces voies,
- lorsque le péage s'applique à des voies routières déterminées délimitant un périmètre, les collectivités ou groupements de collectivités compétents pour ces voies ainsi que ceux compétents pour les voies situées à l'intérieur du périmètre.

II. Les collectivités ou groupements de collectivités mentionnés au II de l'article 1609 quater A susvisé sont l'autorité organisatrice des transports urbains et les collectivités compétentes en matière de voirie telles que déterminées au I ci-dessus.

Article 3

La ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, le ministre de l'intérieur, de l'outre mer, des collectivités territoriales et de l'immigration et la ministre de l'économie, des finances et de l'industrie sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le []

Par le Premier ministre :

François Fillon

La ministre de l'écologie, du développement durable,
des transports et du logement

Nathalie Kosciusko-Morizet

Le ministre de l'intérieur, de l'outre-mer,
des collectivités territoriales et de l'immigration

Claude Guéant

Le ministre de l'économie,
des finances et de l'industrie

François Baroin

Le ministre auprès de la ministre
de l'écologie, du développement durable,
des transports et du logement,
chargé des transports

Thierry Mariani

**FICHE D'IMPACT
SUR LES COLLECTIVITES TERRITORIALES**

Projet de décret relatif à l'expérimentation du péage urbain

Ministère à l'origine de la mesure : Ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement.

Coordonnées des personnes en charge du dossier :

Monsieur Alexis VUILLEMIN
chargé de la sous-direction des transports ferroviaires et collectifs et des déplacements urbains
Tél. 01 40 81 17 39,
alexis.vuillemin@developpement-durable.gouv.fr

Madame Marina LAGUNE
adjoite au chef du bureau des politiques de déplacements
Tél. 01 40 81 73 42 ,
marina.lagune@developpement-durable.gouv.fr

Date de saisine du Commissaire à la simplification :

Projet de texte proposé

Décret relatif à l'expérimentation du péage urbain

Objet, description générale et principaux effets attendus de la mesure

1. Application de l'article 65 de la loi « Grenelle 2 » relatif à l'expérimentation du péage urbain (article 1609 quater A du code général des impôts).

Le décret vise à appliquer les dispositions de l'article 65 de la loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement qui prévoit la possibilité pour les collectivités qui le souhaitent d'expérimenter un péage urbain pour limiter la congestion automobile et lutter contre la pollution et les nuisances environnementales. La loi prévoit que le montant du péage est fixé par l'autorité organisatrice des transports urbains (AOTU) dans la limite d'un plafond fixé par décret en Conseil d'Etat.

Selon la loi, cette expérimentation peut être mise en place, pour une durée de trois ans, à la demande de l'AOTU dans les agglomérations de plus de 300 000 habitants dotées d'un plan de déplacements urbains approuvé prévoyant la réalisation d'un transport collectif en site propre.

Il appartient aux collectivités territoriales concernées de prendre en considération les effets économiques, sociaux, environnementaux, techniques et financiers induits par leur projet de péage urbain dans le cadre d'une étude d'impact préalable à charge et à décharge et de conduire une concertation de l'ensemble des parties intéressées. Les recettes du péage urbain sont perçues par les AOTU pour financer les actions prévues dans le plan de déplacements urbains.

2. Description générale du projet de décret

Le projet de décret fixe les montants maximum du péage urbain que les AOTU pourront percevoir en fonction du type de véhicule, du type de péage expérimenté (par kilomètre, à la journée ou forfaitaire pour une zone), et de la taille des communes concernées. La détermination de ces montants s'appuie sur les coûts externes de la circulation automobile pour la collectivité (coûts de congestion et coûts environnementaux).

- Montants maximum pour les véhicules légers (9 places maximum et deux roues) :

Le projet de décret prévoit que le tarif maximum du péage pour un véhicule léger est de 0,20 € par kilomètre (km) ou, si le péage est acquitté à la journée, de 3€.

Le projet de décret apporte également la possibilité de pratiquer une tarification forfaitaire dans une zone en multipliant les tarifs par km par le diamètre de la zone soumise à péage.

Le projet de texte prévoit que ces seuils peuvent être portés respectivement à 1 € par km et à 10 € par jour pour les véhicules légers dans les communes de plus d'un million d'habitants, là où les nuisances sont maximales.

- Montants maximum pour les poids lourds (+ de 3,5 tonnes), autocars et autobus :

Le projet de décret prévoit que le tarif maximum est de 0,60€ par km ou, si le péage est acquitté à la journée, de 10€.

Le projet prévoit également la possibilité de mettre en œuvre une tarification forfaitaire de zone, calculée en multipliant les tarifs par km par le diamètre de la zone soumise à péage.

Le projet de texte dispose que ces seuils peuvent être portés respectivement pour les communes de plus d'un million d'habitants à 3€ par km ou, si le péage est acquitté à la journée, à 30€.

Par ailleurs, le projet prévoit que si tout ou partie du périmètre du péage urbain inclut une route sur laquelle est perçue la taxe sur les véhicules de transport de marchandises dite « taxe poids lourds », les seuils indiqués ci-dessus sont réduits de 20% pour les véhicules acquittant cette taxe. Il s'agit d'éviter de taxer deux fois les véhicules de transport de marchandises au titre des nuisances environnementales.

Enfin, le projet de décret précise les autorités compétentes en matière de voirie dont l'accord est requis pour la mise en œuvre du péage urbain, ainsi que les collectivités chargées de réaliser l'étude d'impact et la concertation du public.

3. Effets attendus

Le péage urbain a pour objectif de limiter la circulation automobile et de lutter contre la pollution et les nuisances environnementales dans les zones denses. Les exemples étrangers de péage urbain montrent en effet une diminution du nombre de véhicules entrant dans le périmètre du péage, ce qui se traduit par une meilleure fluidité de la circulation automobile, des gains de temps et de fréquentation des transports collectifs et une baisse de la pollution.

Le projet de décret vise également à dégager des ressources financières pour permettre aux AOTU d'une part de mettre en place les équipements nécessaires au fonctionnement du péage et d'autre part de financer les actions prévues par le plan de déplacements urbains, et notamment de nouveaux services de transport collectif en site propre pour permettre le report modal.

La rédaction du projet de décret laisse aux collectivités territoriales une grande latitude pour décider du type de péage, du périmètre, du système de tarification et des éventuelles exonérations ou modulations de prix qu'elles souhaitent mettre en place.

Insertion dans l'environnement juridique	
Base juridique	Texte à modifier ou à abroger
Article 65 de la loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement (article 1609 quater A du code général des impôts)	Sans objet

Description des mesures du texte par sous-ensemble cohérent	Base juridique		
	Application de la loi	Transposition d'une directive	Mesure non commandée par la norme supérieure
Article 1 ^{er} : Seuils maximum pour trois types de péage urbain : au kilomètre, forfaitaire ou journalier.	oui		
Article 2 : Précisions relatives aux autorités compétentes en matière de voirie dont l'accord est requis pour la mise en œuvre du péage urbain, et aux collectivités ou groupements chargés de réaliser l'étude d'impact et la concertation du public.	oui		

Consultations déjà intervenues ou programmées
<p>1. Les consultations intervenues :</p> <p>D'une part, le Groupement des autorités responsables de transport (GART), l'Association des maires des grandes villes de France (AMGVF) et l'Association des maires de France (AMF) ont été saisis par courrier le 30 août 2011.</p> <p>D'autre part, afin de s'assurer de la bonne association des parties prenantes conformément à la méthode « Grenelle », le projet de décret a été transmis au Comité national du développement durable et du Grenelle de l'environnement (CNDDGE) le 15 septembre 2011.</p> <p>2. Les principales observations recueillies :</p> <p>Le GART a émis un avis favorable sur le projet mais a souhaité que certaines précisions y soient ajoutées (indexation des seuils, progressivité en fonction de la taille de l'agglomération, possibilité de combiner les différents systèmes de tarification, exonération de certains véhicules et affectation des recettes), et qu'une aide puisse être apportée par l'Etat pour permettre aux autorités organisatrices de transport urbain d'évaluer les impacts de leurs projets de péage et notamment la couverture des coûts de mise en place du dispositif par les recettes du péage.</p> <p>L'AMGVF a formulé un avis technique suggérant de différencier le montant du péage selon les rejets polluants des véhicules sur la base des études réalisées pour la mise en place des zones d'actions prioritaires pour l'air (ZAPA). Elle a souligné également la difficulté et le coût d'un péage urbain établi sur une base kilométrique nécessitant des systèmes GPS pour</p>

suivre les véhicules.

L'AMF a indiqué ne pas avoir d'observation particulière à formuler si ce n'est le besoin d'une large concertation préalable à l'instauration du péage.

Dans le cadre de la consultation du CNDDGE, quatre partenaires représentant les entreprises de transports ont fait part de leurs observations sur ce projet : la Confédération générale des petites et moyennes entreprises (CGPME), l'Union professionnelle artisanale (UPA), la Fédération nationale des transports routiers (FNTR) et l'Association des chambres françaises de commerce et d'industrie (ACFCI).

Dans leurs avis, ces organisations ne remettent pas en question le principe même du péage urbain mais soulignent son impact financier pour les entreprises de transport de marchandises et demandent l'application de modulations tarifaires ou d'exonérations. Or, la loi n'apportant aucune précision à cet égard, les modulations et exonérations seront du ressort de l'autorité qui instaurera le péage. La FNTR considère en outre d'une part, que la « taxe poids lourds » constitue déjà un péage urbain, et d'autre part, que les seuils du péage urbain sont anormalement élevés au regard des péages autoroutiers et non justifiés par des prestations de services (sécurité, congestion, aires de repos) en contrepartie.

3. La prise en compte des observations recueillies

La proposition du GART d'une indexation des seuils sur l'indice des prix à la consommation de l'INSEE, ainsi que la demande de la FNTR de prendre en compte la taxe « poids lourds » par ailleurs acquittée par les véhicules de transport de marchandises dans le calcul du péage urbain, ont été reprises dans le projet de décret.

Concernant les autres observations émises, il convient de rappeler que l'expérimentation votée par le législateur laisse aux collectivités toute latitude pour décider du type de péage, du périmètre, du système de tarification et des éventuelles exonérations ou modulations de prix qu'elles souhaitent mettre en place en relation avec les objectifs de la loi et dans la limite des seuils fixés par le projet de décret. Il leur appartient donc de prendre en considération les difficultés techniques, financières ou autres induites par leur projet notamment dans le cadre de l'étude d'impact préalable et de la concertation exigées par la loi. Cependant pour aider les collectivités intéressées, le réseau scientifique et technique du MEDDTL pourra mettre des outils techniques et méthodologiques à leur disposition.

S'agissant des recettes du péage, la loi précise qu'elles sont affectées à l'autorité organisatrice de transport urbain et servent à financer les actions du plan de déplacements urbains.

Personnes concernées				
Etat	Communes et EPCI	Départements	Régions	Autres (particuliers, entreprises, associations ...)
Si une route nationale est concernée	Autorités organisatrices de transports urbains (AOTU), communes concernées et leurs groupements dans les agglomérations de plus de 300 000 habitants.	Si une route départementale est concernée		Les propriétaires de véhicules circulant dans la zone soumise à péage : entreprises, associations et particuliers

EVALUATION DE L'IMPACT FINANCIER

Estimation totale de l'impact financier de la mesure (pour l'ensemble des acteurs)

Inférieure à 1 000 000€	Entre 1 000 000€ et 50 000 000€	Entre 50 000 000€ et 500 000 000€	Plus de 500 000 000€
		<p>Cette estimation va dépendre du nombre d'expérimentations, de leur périmètre, et des tarifs pratiqués par les AOTU.</p> <p>Une étude d'impact préalable prévue par la loi permettra de préciser l'impact financier de chaque projet d'expérimentation de péage urbain.</p>	

Répartition de l'impact financier

Etat	Communes et EPCI	Départements	Régions	Autres (particuliers, entreprises, associations ...)
Coût limité au péage urbain des véhicules des administrations	Les recettes du péage urbain perçues par les AOTU vont permettre de financer les coûts de mise en place et les actions du plan de déplacements urbains	Coût limité au péage urbain des véhicules des services du département	Coût limité au péage des véhicules des services de la région	Coût du péage supporté par les propriétaires des véhicules

Estimation du coût rapporté au calendrier de mise en œuvre de la mesure

Modalités d'entrée en vigueur	Année n	Année n+1	Année n+2 et au-delà
<i>Entrée en vigueur immédiate</i>	oui		
<i>Période transitoire</i>			
<i>Expérimentation / Evaluation</i>	Le péage urbain ne peut être institué qu'à titre expérimental pour une durée de trois ans. Cette mesure est une possibilité offerte aux AOTU intéressées et non une obligation.		

Estimation du coût direct de la mesure pour les collectivités territoriales

	Population public	Etudes et consultations préalables	Equipement / aménagement
Champ d'application		<p>Le décret ne prévoit pas de dispositions spécifiques en matière d'études et de consultation.</p> <p>Cependant la loi prévoit une étude d'impact préalable à charge et à décharge du projet ainsi qu'une concertation avec l'ensemble des parties concernées :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le coût de cette étude d'impact préalable est estimé à 650 000 € (modèle multimodal + étude panel + coût d'ingénierie et d'assistance à maîtrise d'ouvrage) • Le coût de la concertation du public : de 500 000 à un million d'euros. 	<p>Le coût des équipements va dépendre du type de péage que souhaiteront mettre en œuvre les AOTU.</p> <p>Au regard des expériences étrangères, il apparaît que le système de perception et de contrôle de péage urbain le plus répandu et le plus efficace utilise à la fois :</p> <ul style="list-style-type: none"> *des portiques pour détecter le badge électronique à bord du véhicule; *des caméras de contrôle pour photographier les plaques d'immatriculation. <p>Il convient de prendre en compte les coûts d'investissement et les coûts de maintenance et d'exploitation.</p> <p>Par ailleurs, la loi prévoit que la mise en place du péage urbain est subordonnée à la mise en oeuvre d'un projet de transport en commun en site propre susceptible d'absorber le report des usagers vers les transports collectifs.</p>

Coût estimé : Le coût total pour les collectivités va dépendre du nombre de péages urbains expérimentés, du périmètre des péages, des systèmes de contrôles et des tarifs mis en place.

L'exemple de Stockholm montre un possible retour sur investissement en quatre ans*. En Ile-de-France, un retour sur investissement en 5 ans environ serait possible avec un péage kilométrique sur voies rapides urbaines (VRU) à l'intérieur d'A86 selon une étude de la DRIEA Ile-de-France**.

Exemples de coûts et recettes des péages urbains à l'étranger et scénario sur voies rapides urbaines (VRU) en Ile-de-France

	Population	Surface ou linéaire	Coûts totaux d'investissement	Coûts annuels d'exploitation	Tarifs	Recettes annuelles
Péage de zone Londres	400 000 habitants	21 puis 40 km ² 17,5 km cordon 350 km linéaire	220 M€* (300M€ ou 33M€/an pendant 10 ans**)	120*M€ (97M€**)	VP et PL : 12 € /Jour Réductions et abonnés	180 M€
Péage de cordon Stockholm	280 000 habitants	35km ² 31 km cordon	195 M€ * 380M€ **	32 M€	1€ à 6,4 € /jour	96 M€
Simulation de péage de réseau sur VRU d'A86	11 millions d'habitants en Ile-de-France	133km	100 à 700 M€ selon équipements	20 M€ minimum, selon équipements	PL : 0,18c€/km VL : 0,03c€/km	140 M€ (VL : 90M€ + PL : 50M€)

*Données issues du rapport du Centre d'analyse stratégique « *Péage urbain, principes pour une loi* » de 2009, p105 à 112,

** Données issues du rapport (et sa synthèse) de la DREIF « *Le péage en Ile-de-France : propositions de différents scénarios et quantification des coûts* », octobre 2007.

Estimation des coûts induits sur le fonctionnement des collectivités territoriales			
	ETPT	Equipement / Aménagement	Autres
<i>Organisation et frais de fonctionnement des services</i>	Une équipe de 4 fonctionnaires territoriaux composée d'un ingénieur en chef, d'un ingénieur d'étude, d'un administratif et d'un secrétaire administratif.	Sans objet	
<i>Coût estimé</i>	Coût total employeur par an (salaire + charges) pour : - 1 ingénieur en chef : 125 000 € - 1 ingénieur : 67 000€ - 1 administratif : 65 000€ - 1 secrétaire : 43 000 € Total : 300 000 € par an		

Estimation des économies éventuelles générées
<p>Le péage a permis de réduire de 15% en moyenne la circulation dans les capitales étrangères étudiées. Si la mise en œuvre d'un péage urbain a un coût, ses recettes devront permettre à minima, de couvrir ces coûts (1). Par ailleurs, la mise en œuvre du péage urbain génère également une diminution des coûts de congestion (2) et des coûts environnementaux (3).</p> <p>1. Le péage urbain : une source pérenne de financement des transports publics</p> <p>Le péage urbain peut permettre de dégager des ressources financières pour les AOTU une fois les coûts d'investissement du système de détection et de contrôle amortis (quatre ans pour le péage de Stockholm) et les coût d'exploitation et de maintenance déduits. Le niveau des recettes dégagées pour l'AOTU sera fonction des tarifs et du périmètre du péage choisis. Il sera précisé par l'étude d'impact préalable.</p> <p>2. Les économies liées à la baisse de la congestion du trafic automobile</p> <p>Le péage a pour conséquence un gain de fluidité du trafic et un report vers les transports collectifs (avec une hausse des recettes des opérateurs).</p> <p>Les coûts de congestion peuvent être appréciés de deux manières :</p> <p>a) soit par rapport aux valeurs foncières dans la zone de péage urbain, en considérant qu'un véhicule en circulation occupe en moyenne 1 m² de chaussée, dont la valeur locative devrait lui être imputée au prorata de la durée de son trajet soit environ (au véhicule-km parcouru) :</p> <ul style="list-style-type: none"> - à 0,10€* dans les agglomérations de plus de 300 000 habitants pour des valeurs foncières de l'ordre de 3000 à 4000€ par m² et un niveau de congestion modéré. - à 0,50€* à Paris et la proche couronne pour des valeurs foncières de l'ordre de 8 000 à 10 000€ par m² et une forte congestion. <p>b) soit par le coût marginal défini comme la perte qu'un véhicule supplémentaire impose aux autres véhicules lorsqu'il vient s'ajouter au trafic correspondant à la capacité de l'infrastructure routière. Ainsi, pour des agglomérations de plus de 300 000 habitants (hors Ile-de-France), l'ordre de grandeur des coûts marginaux de congestion pourrait atteindre de</p>

0,2 à 0,5 € par véhicule-km.

3. Les économies liées aux coûts externes environnementaux

Ces économies recouvrent les coûts liés à l'insécurité routière, la pollution, l'effet de serre et le bruit provoqués par un véhicule supplémentaire. Ces coûts environnementaux sont estimés à (voir rapport Boiteux) :

- 0,048 * €/km pour les véhicules légers sur un réseau routier urbain ;
- 0,38 *€/km pour les poids lourds sur un réseau routier urbain.

La diminution de la circulation induite par le péage urbain entraînera une diminution des coûts de congestion et des coûts environnementaux subis par les acteurs.

**Source : Etude MEDDTL septembre 2003 cf Rapport du CAS, p 75 et 79*

AUTRES ELEMENTS D'APPRECIATION

Pour les textes de transposition des directives ou les mesures d'application des lois, analyser et justifier de manière circonstanciée les dispositions allant au-delà de ce qui est strictement commandé par la règle de rang supérieur.

Sans objet

Justification de l'estimation

1. Explication méthodologique de l'estimation du coût direct de la mesure

L'expérimentation d'un péage urbain n'ayant jamais été menée en France, les éléments financiers sont issus :

- du rapport du Centre d'analyse stratégique « *Péage urbain : principes pour une loi* » de 2009 ;
- et de l'étude de la DRE IF « *Le péage en Ile de France : propositions de différents scénarios et quantification des coûts* » d'octobre 2007 et sa synthèse de janvier 2008.

2. Explication méthodologique de l'estimation des coûts induits sur le fonctionnement des collectivités territoriales

L'AOTU concernée devra mettre en place une équipe afin de préparer les dossiers pour lancer l'expérimentation : définition du projet de péage, marché public pour l'étude d'impact à charge et à décharge ainsi que la concertation avec les parties intéressées. Elle devra ensuite également suivre la mise en place du projet de péage : investissement pour les équipements de détection et de contrôle, suivi financier ...

3. Explication méthodologique de l'estimation des économies éventuelles générées par la mesure

Cette estimation est réalisée sur la base des données du rapport du Centre d'analyse stratégique « *Péage urbain : principes pour une loi* » de 2009.