

Objet

Dans le cadre du volet « financement » du projet (infrastructure routière de transport, mesures TC et requalification de voiries, dont A6/A7), des premières réflexions ont été engagées afin d'explorer des sources de financement pouvant venir alimenter les budgets des collectivités et ainsi participer directement ou indirectement au financement du projet pour couvrir le service de la dette et les coûts d'exploitation.

Dans ce cadre, une analyse amont des différentes sources de financement existantes, en devenir ou à créer a été menée.

Parmi ces sources figurent notamment :

- les recettes de péage d'ouvrage,
- le produit de l'éco-redevance sur les poids lourds,
- les recettes de stationnement payant de surface et les produits des amendes (1^{ère} classe) de police liés au stationnement,
- les produits issus des redevances forfaitaires pour stationnement payant de surface en cas de réforme
- le versement transport et les recettes tarifaires TC.

Parmi les autres types de tarification liés aux déplacements, notamment en milieu urbain, figure également une nouvelle forme de tarification. C'est le cas du péage urbain, autorisé par la loi dite « Grenelle 2 » à titre expérimental. Une autre forme, peu étudiée à ce jour, pourrait également exister, comme la mise en place d'une carte multimodale sur l'agglomération lyonnaise.

Les études menées ont consisté à mener une analyse sommaire des retombées financières liées à ces sources de financement.

Panorama de sources de financement existantes liées aux déplacements

A. Les recettes de péage d'ouvrage

A l'instar du péage d'autoroute, le péage d'ouvrage d'art est exclusivement un péage de financement d'infrastructure.



L'article L.153-1 du Code de la voirie routière prévoit la possibilité de mettre en place un péage : « *L'usage des ouvrages d'art est en principe gratuit. Toutefois, il peut être institué, lorsque l'utilité, les dimensions, le coût d'un ouvrage d'art appartenant à la voirie nationale, départementale ou communale, ainsi que le service rendu aux usagers le justifie, un péage pour son usage en vue d'assurer la couverture totale ou partielle des dépenses de toute nature liées soit à la construction, soit, lorsque ces missions font l'objet d'une convention de délégation de service public, à la construction, à l'exploitation et à l'entretien ou à l'exploitation et à l'entretien de l'ouvrage d'art et de ses voies d'accès ou de dégagement* ».

En fonction du scénario du projet et des fourchettes basses et hautes concernant les volumes de trafics, les recettes de péage prévisionnelles sur l'infrastructure routière sont estimées entre **40 et 70 M€ à l'horizon 2030** (hors taxes, valeurs 2011).

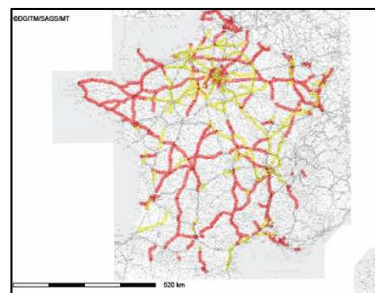
Les fourchettes des volumes de trafics permettent de tenir compte des marges d'incertitude concernant les hypothèses d'évolutions socio-économiques à l'horizon 2030, telles que prises en compte dans le SCOT de l'agglomération lyonnaise (évolution de la population, de l'emploi, ...) et les variables (évolution des valeurs du temps par exemple) considérées dans le modèle de trafic.

Un des leviers pour disposer de ressources financières supplémentaires consisterait à augmenter les niveaux de tarifs. Une analyse sommaire de sensibilité du trafic au niveau de péage a été menée. Il ressort qu'au-delà des tarifs envisagés en hypothèse haute, les recettes de péage diminueraient. Ce levier ne permet pas de trouver des sources financières supplémentaires.

B. Les produits de l'éco-redevance PL

Le principe de l'éco-redevance poids-lourds a été voté dans la loi Grenelle 1 et les modalités décidées dans la loi de finances 2009. Le décret n° 2011-910 du 27 juillet 2011 a précisé quelles routes locales sont concernées par la taxe nationale sur les véhicules de transport de marchandises.

L'éco-redevance devra être acquittée par les poids-lourds pour l'utilisation du réseau routier national non concédé et des routes départementales susceptibles de subir un report de trafic.



L'ensemble des poids-lourds de plus de 3,5 t est concerné (français et étranger) sur les 12 000 km de routes nationales et environ 2 000 km de routes départementales susceptibles de subir un report de trafic en France.

Le Grand Lyon et le Conseil Général du Rhône font partie des collectivités qui percevront une partie des produits de cette taxe.

C. Les produits liés au stationnement payant de voirie de surface

a. Les recettes des horodateurs



La mise en place de places de stationnement payant est du ressort des communes (pouvoir de police du maire). Les tarifs sont fixés par la commune et peuvent être modulés en fonction de zones.

Chaque commune du Grand Lyon est donc chargée d'organiser le stationnement payant sur voirie et d'en collecter les recettes.

L'augmentation des recettes, passe par une augmentation du nombre de places payantes et/ou des tarifs.

b. Les produits des amendes de police

Les produits des amendes de police relatives à la circulation routière fait l'objet d'un prélèvement sur les recettes de l'Etat (prévu loi de finances) au profit des communes ou des groupements de communes lorsqu'ils exercent la totalité des compétences en matière de voies communales, de transports en commun et de parcs de stationnement.



Le Grand Lyon, en sa qualité de groupement de communes, bénéficie de montants reversés par le Trésor Public au titre des amendes de police relatives à la circulation routière.

A noter que le montant reversé est obligatoirement affecté à des opérations d'amélioration des transports en commun et/ou de la circulation routière.

D. La dépenalisation et la décentralisation du stationnement



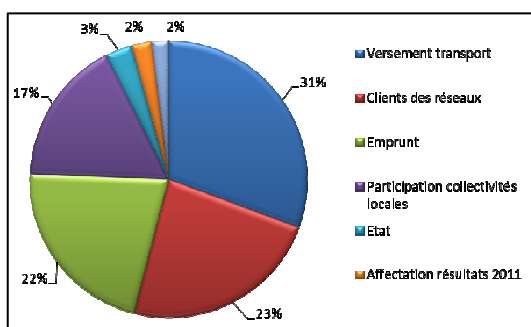
Cette réforme du système actuel viserait à étendre au stationnement payant sur voirie, qui relève aujourd'hui du régime des contraventions pénales de la première classe, un mécanisme de transaction comparable à celui qui existe pour les infractions commises en matière de transports publics (SNCF, RATP et transports urbains notamment).

Le dispositif proposerait au contrevenant, qui est dans l'obligation d'acquitter la redevance de stationnement, la possibilité de régler, par la voie d'une transaction, une redevance forfaitaire auprès de l'autorité compétente : l'amende forfaitaire actuelle de 17 euros, de nature pénale, serait remplacée par une redevance forfaitaire dont le montant serait voté par la collectivité (de 8 à 35 € par exemple tel que proposé dans le rapport sur le sujet par Louis Nègre).

Par ailleurs, il pourrait être prévu pour les communes de déléguer la gestion du stationnement de surface aux Établissements Publics de Coopération Intercommunale titulaires de la compétence transport.

E. Les produits du versement transport (VT)

Le versement transport est un impôt collecté auprès des entreprises de plus de 9 salariés et reversé à certaines autorités organisatrices des transports pour le financement des transports publics (notamment la Région Ile-de-France, les communes ou communautés urbaines dont la population est supérieure à 10 000 habitants ou, dans les deux cas, lorsque la population est inférieure à 10 000 habitants et que le territoire comprend une ou plusieurs communes classées communes touristiques au sens de l'article L. 133-11 du code du tourisme).

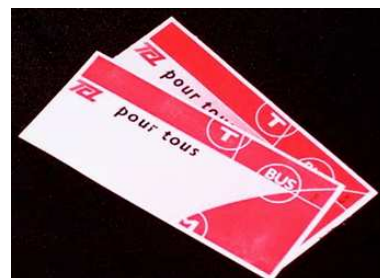


Le taux du versement transport varie en fonction de la population du périmètre de transport urbain (PTU). Actuellement l'assiette appliquée aux entreprises des communes du Grand Lyon est de 1,75 %.

Suite à la promulgation de la loi Grenelle 2, il est désormais possible, pour l'ensemble des Autorités Organisatrices des Transports Urbains hors Ile-de-France ayant sur leur territoire une commune touristique, de majorer leur taux de versement transport (VT) de 0,2 %. La dénomination "commune touristique" est fixée au regard de critères nouvellement établis par la loi. Le Grand Lyon est dans ce cas présent.

F. Les recettes tarifaire des Transports Collectifs

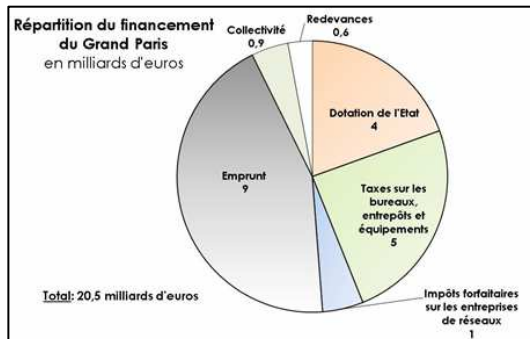
En 2011, la politique tarifaire du SYTRAL permettait de couvrir environ 52 % des dépenses d'exploitation (170,4 M€ de 326,6 M€) et 26,7 % de l'ensemble des dépenses (170,4 M€ de 636,6 M€).



Chaque année, les tarifs augmentent pour tenir compte tant du niveau de l'inflation que de la hausse des coûts d'exploitation. Entre 2004 et 2011, les tarifs ont globalement progressé de 2 % par an en moyenne, conformément au niveau de l'inflation, alors que les coûts du contrat d'exploitation ont augmenté de 2,6 %.

Seule une hausse des tarifs de grande ampleur permettrait de dégager des ressources supplémentaires mais cette hypothèse semble une option difficilement envisageable.

G. Zoom sur un financement type « Grand Paris »



La Loi relative au Grand Paris (n° 2010-597 du 3 juin 2010) est parue au JO n° 128 du 5 juin 2010 (rectificatif paru au JO n° 150 du 1er juillet 2010).

La loi a notamment créée l'établissement public « Société du Grand Paris » chargé de réaliser les opérations d'aménagement ou de construction liées au réseau de transport du Grand Paris.

Elle organise les relations entre la Société du Grand Paris, la RATP, la SNCF et RFF.

La Société du Grand Paris bénéficie de plusieurs ressources pour faire face à la phase de conception/construction et la phase d'amortissement de la dette.

Parmi celles-ci figurent, en particulier, les dotations de l'Etat, les participations des collectivités territoriales, le recours à l'emprunt et des recettes fiscales dédiées. Parmi les recettes fiscales dédiées, certaines ont été nouvellement créés, d'autres ont fait l'objet d'une modification/modernisation.

- La taxe sur les locaux à usage de bureaux, de commerciaux et de stockage (TLB),
- La taxe additionnelle à la taxe spéciale d'équipement (TSE),
- L'Imposition Forfaitaire sur les Entreprises de Réseaux (IFER).

Par ailleurs, après la mise en service du réseau, la Société du Grand Paris bénéficiera d'une redevance pour l'occupation des infrastructures ainsi que de recettes commerciales (opérations immobilières sur les emprises des gares ou des sites de maintenance et de remisage, baux commerciaux à l'intérieur des gares, publicité, ...).

Une application aux projets lyonnais nécessiterait une loi et la création ou l'affectation de recettes fiscales (taxe sur les bureaux par exemple).

Analyse prospective d'une nouvelle forme de tarification urbaine

1. L'instauration des péages urbains

Le péage urbain créé par l'article 65 de la loi de la loi Grenelle 2 du 12 juillet 2010 a pour objet de limiter la circulation automobile et lutter contre la pollution et les nuisances environnementales.



Le péage peut être institué pour une durée de trois ans maximale. C'est l'Autorité Organisatrice des Transports Urbains (AOTU), en l'occurrence le SYTRAL, qui est au cœur du dispositif d'institution d'un péage urbain. L'AOTU a également compétence pour fixer le montant du péage urbain, dans des limites fixées par décret en Conseil d'Etat (décret non encore paru en date d'octobre 2012).

Le péage urbain concerne les « *véhicules terrestres à moteur qui franchissent les limites d'un périmètre géographique ou circulent sur des voies routières déterminées relevant de la compétence de la collectivité ou du groupement de collectivités concerné ou, le cas échéant, des autres autorités compétentes en matière de voirie et avec leur accord* »

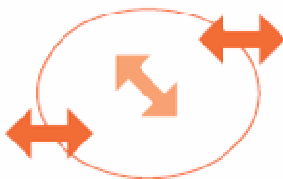
Avant d'instituer un péage urbain, l'AOTU doit démontrer que les infrastructures existantes sont capables d'absorber le report modal induit par le péage, et prévoir, si besoin, des infrastructures de transport nouvelles.

Les recettes du péage sont destinées à financer les actions inscrites au Plan de Déplacements Urbains (PDU).

Le péage urbain : un instrument qui permet de réduire l'intensité du trafic automobile...et donc les encombrements, les accidents, le bruit et la pollution de l'air...et de collecter de nouvelles ressources financières pour développer les transports urbains.

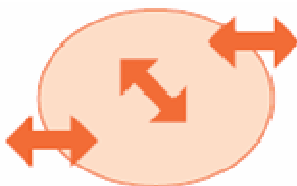
2. Les différentes formes de péage urbain

A. Le péage de cordon



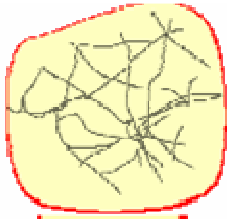
Il repose sur la délimitation d'un périmètre, dont le franchissement est payant. L'utilisateur doit donc obligatoirement payer pour entrer dans la zone et y circuler. Le trafic interne, ne franchissant pas le cordon, n'est donc pas impacté. A contrario, le trafic de transit, traversant la zone définie, est taxé.

B. Le péage de zone



Ce type de péage s'appuie sur la délimitation d'un périmètre à l'intérieur duquel la circulation est payante. Les véhicules entrant dans la zone (trafic d'échange / de transit) et ceux circulant à l'intérieur de la zone (trafic interne) sont taxés. Le volume d'utilisateurs ou de déplacements touchés par cette tarification est plus important et donc les impacts seront plus grands.

C. La carte multimodale



Ce principe se base sur un abonnement permettant la libre circulation sur le réseau des transports en commun urbain avec un droit de circuler sur le réseau de voiries automobiles dans un périmètre donné. La carte comprend pour chaque individu un abonnement au réseau de transport en commun, auquel peut être rajouté, contre paiement supplémentaire, un accès au réseau viaire pour chaque véhicule particulier, par exemple. De ce fait, toute personne se déplaçant sur le réseau viaire (en TC ou en VP) doit être munie d'un titre de transport.

La carte multimodale vise notamment à encourager un report modal vers les transports en commun.

L'accès au réseau viaire est également ouvert aux personnes n'ayant pas d'abonnements (déplacements occasionnels, hors périmètre défini de l'application de la carte, étrangers, ...). L'achat de titres d'accès (TC ou VP) à la journée devra être possible.

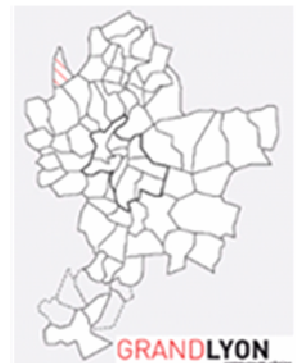
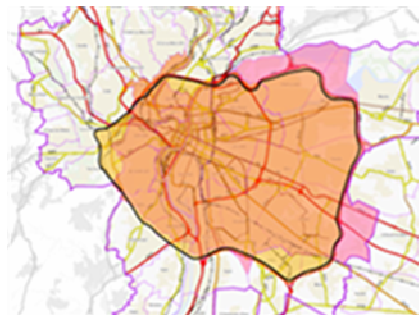
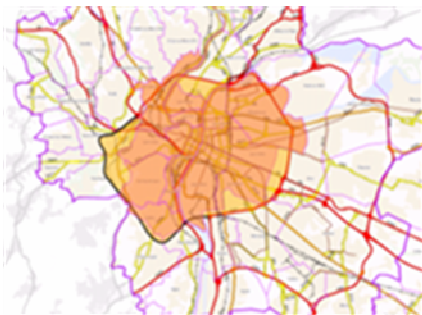
A noter que la carte multimodale ne correspond pour l'instant à aucune notion juridiquement définie.

Application au cas lyonnais

1. Détermination des périmètres à l'étude

Plusieurs périmètres ont été envisagés. Afin de garantir une bonne adéquation entre volume de trafic concerné et recettes escomptées, les périmètres retenus concernent :

- le périmètre intra-périphérique en lien avec le scénario Anneau des Sciences,
- le périmètre intra-rocade en lien avec le scénario Rocade,
- le périmètre du Grand Lyon.
-



Plusieurs cas de figure ont été envisagés et simulés :

- Le premier cas de figure représente une situation dans laquelle les véhicules qui franchissent en entrée le cordon du périmètre sont taxés une seule fois pour toute la journée (péage cordon).
- Le deuxième cas de figure représente une situation dans laquelle les véhicules qui entrent et/ou qui circulent à l'intérieur de la zone sont taxés une seule fois pour la journée (péage de zone).
- Le troisième cas de figure représente une situation dans laquelle un système de carte multimodale est mis en œuvre. Deux hypothèses sont considérées :
 - o Hypothèse maximaliste : tous les ménages prennent un abonnement TC et tous les véhicules sont soumis à abonnement VP.
 - o Hypothèses réduites : une répartition est faite entre abonnement mensuel et abonnement à l'unité.

2. Estimation sommaire des recettes (Horizon 2030)

Pour ces types de péage, les coûts de fonctionnement sont élevés, de l'ordre de 70% des recettes potentielles.

Les recettes nettes varient selon les scénarios de tracé, le type de péage et les périmètres de péage entre 30 et 130 millions d'euros.

Les réflexions présentées sont des analyses sommaires et ne peuvent se substituer à une étude de faisabilité et une étude d'impact.

L'acceptabilité sociale des mesures est une question clé.

Les impacts cumulés, l'approche systémique et les effets cascades ne sont pas pris en compte à ce stade.