

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 29 (1992)
Heft: 1103

Artikel: Péages urbains : la solution économique
Autor: Imhof, Pierre
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1022137>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 15.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

La solution économique

(pi) Faire payer le juste prix de la mobilité n'est pas chose simple et les bonnes idées ont souvent du mal à dépasser le niveau des bureaux d'ingénieurs, parce qu'elles sont politiquement inapplicables. Le système actuel de financement est pourtant parsemé d'injustices: il correspond à peu de choses près à ce qu'il était il y a trente ans alors que le nombre de véhicules privés et de kilomètres parcourus a explosé depuis.

Déplacements bénéfiques

Injuste par exemple le fait que la taxe auto, la vignette ou les primes RC soient forfaitaires et ne tiennent pas compte des kilomètres parcourus. Selon Yves Griffin («Péages urbains – Doux rêves, dures réalités», article paru dans *Transport – Environnement – Circulation*) Il ne faut pourtant pas tomber dans la tentation de vouloir résoudre tous les problèmes dus à une mobilité croissante par une application trop stricte des lois de l'économie. Selon lui, diverses expériences et sondages l'ont prouvé: le coût

des déplacements est perçu comme tellement inférieur au bénéfice personnel qu'ils procurent, qu'il faudrait une augmentation massive et politiquement inacceptable de leurs prix pour créer un réel effet de dissuasion. Augmentation qui serait d'ailleurs discriminatoire puisque l'on excluerait une partie des usagers du réseau routier afin de l'allouer prioritairement à d'autres, plus fortunés. Une augmentation du prix de la mobilité est certes souhaitable, mais elle ne pourra politiquement jamais atteindre un niveau tel qu'elle suffira à résoudre tous les problèmes de circulation. C'est donc une mesure parmi d'autres.

Pas de système uniforme

Les péages urbains (les conducteurs de véhicules pénétrant à l'intérieur d'une ville ou utilisant certains axes doivent s'acquitter d'un péage) ont souvent été présentés comme des moyens de maîtriser, ou à tout le moins de réguler, le trafic par les prix. Or on s'aperçoit que parmi la dizaine de villes les plus con-

production des biens et des services. Les transports constituent une lourde charge pour les budgets publics; l'internalisation des coûts ferait peser cette charge sur les usagers et non plus sur les contribuables et certains projets routiers pourraient se révéler inutiles ou surdimensionnés.

Favoriser des comportements respectueux du milieu vital

En Suisse, l'aménagement rationnel du territoire se heurte à une forte pression en faveur de la dispersion de l'habitat, conséquence directe du coût trop bas du transport individuel; des prix plus conformes à la réalité rendrait économiquement plus attractive une densification de la zone à bâtir. Le trafic est l'un des principaux responsables des atteintes à l'environnement; l'internalisation des coûts, en renchérissant les déplacements, favoriserait des comportements plus respectueux du milieu vital, soit par la réduction de la mobilité, soit par la mise à disposition de solutions plus écologiques. Et les collectivités verraient dimi-

nuer leurs dépenses de réparation des atteintes à l'environnement.

Des règles à respecter

Le professeur Frey rappelle quelques règles à respecter pour garantir le bon fonctionnement de cette régulation économique du marché de la mobilité. Tout d'abord, cette manière de faire ne doit pas conduire l'Etat à multiplier les taxes de toute sorte sous prétexte de discipliner le trafic; seules les mesures qui reposent sur des coûts externes prouvés sont légitimes. Ces taxes doivent être coordonnées sur le plan international et introduites de manière progressive mais avec un objectif final clairement énoncé, afin que les usagers puissent adapter leurs comportements. Enfin les recettes ainsi perçues ne sont pas destinées à alimenter les caisses publiques mais doivent être reversées à la population de manière forfaitaire; seront ainsi privilégiés ceux qui provoquent peu ou pas de coûts externes et les bas revenus. Élégante manière de conjuguer écologie et préoccupation sociale. ■

nues ayant recours au péage urbain, aucune n'applique un système uniforme que l'on retrouve ailleurs: il y a autant de modèles de péage qu'il y a de lieux d'application; mais surtout il n'y a guère que Singapour qui ait recours à ce système pour limiter la circulation et qui a donc développé un modèle de péage adapté à ce but et dont les bénéfices sont alloués au budget général de la ville. Dans la plupart des autres cas, ils restent affectés soit au paiement des infrastructures routières, soit, dans une vision plus large, au secteur «mobilité» du budget public.

L'exemple d'Oslo est à ce titre intéressant. Des postes de péage ont été mis en service en février 1990 sur tous les axes menant en ville, dans le but de financer d'importants travaux routiers qui ne pouvaient l'être avec les seules ressources allouées par le gouvernement central. Le prix d'une entrée correspond à moins de 2 francs et l'abonnement mensuel à une quarantaine de francs. Ce système moderne de péage fonctionne techniquement à satisfaction: des bornes électroniques permettent aux abonnés de passer sans s'arrêter et de nombreuses bornes automatiques sont équipées pour recevoir les pièces de monnaie. Mais son existence n'a fait reculer la circulation que de 4%. Et comme, à terme, ce péage permettra le financement d'un nouveau réseau de routes principales et de tunnels, il se soldera en fait probablement par une augmentation de la circulation, même si des rues anciennes seront délestées de tout ou partie de leur trafic actuel.

Une fonction régulatrice, mais secondaire

La fonction régulatrice des péages urbains, comme des péages autoroutiers, est donc généralement secondaire et leur existence correspond plutôt à un souci d'équité fiscale: faire payer les routes par ceux qui les utilisent, là où ils les utilisent.

Mais si de tels systèmes devaient se développer, les associations de défense des automobilistes devraient se poser la question de la priorité des investissements: quelle est la manière la moins coûteuse de «fluidifier» le trafic urbain? Construire de nouvelles routes, forcément chères parce qu'en milieu bâti, ou investir dans un réseau performant de transports publics? A Oslo, c'est un peu des deux: environ 20% des recettes du péage serviront directement ou indirectement à améliorer les conditions d'exploitation des bus et des trams. ■