Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: - (2007)
Heft: 1724

Artikel: Péage urbain : bon pour le [i.e. les] voitures et bon pour les bus
Autor: Hartmann, Dominique
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1024256

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 13.07.2025

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

Péage urbain: bon pour le voitures et bon pour les bus

Dominique Hartmann, ATE (8 mars 2007)

Il y a bien des raisons pour lesquelles une agglomération ou un Etat décident d'instaurer un péage urbain. Il peut contribuer à décongestionner villes ou autoroutes en répartissant le trafic sur l'ensemble de la journée. Il peut également aboutir à une taxation routière plus fine, passant de nos prélèvements quasi forfaitaires à une redevance liée aux kilomètres parcourus. Il peut encore renflouer l'enveloppe financière des transports publics, dont l'amélioration est la condition indispensable à leur plus grande utilisation. Ainsi, selon l'objectif visé, on privilégiera telle ou telle forme de péage. Car elles sont multiples et vont du simple « cordon » fermant un périmètre urbain payant à une taxe globale sur la mobilité, semblable à la Redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP) que la Suisse a introduite depuis 2001 pour les camions.

Or, le financement des transports publics reste fragile, contrairement à celui de la route, et ne puise ses ressources que dans des caisses générales. Depuis l'adoption du fonds d'infrastructure, qui accorde six milliards de francs en vingt ans au trafic d'agglomération, les transports publics disposent pour la première fois d'une garantie financière, au niveau fédéral du moins. Pour le reste, c'est au nom du service public, voire du bénéfice environnemental, aussi pertinent que politiquement disputé, parfois considéré comme un pillage éhonté des deniers publics, que les défenseurs des transports en commun peuvent justifier les dépenses en leur faveur.

Par ailleurs, une taxation de la mobilité plus fine, une redevance liée aux kilomètres parcourus, répondra mieux aux pratiques contemporaines de déplacement comme aux attentes écologiques, dont notre aberrante vignette autoroutière forfaitaire, par exemple, ne rend plus compte. Dans un processus de « vérité des coûts », analogue à celui du décompte de chauffage individuel ou de la taxe poubelle, ce genre de taxe peut clarifier les charges qui pèsent à tort sur la collectivité. Si l'impôt sur le véhicule, la vignette autoroutière et l'impôt prélevé sur l'essence couvrent certes la construction et l'entretien des routes, ils ne couvrent en revanche qu'une part des frais d'accidents, des atteintes à la santé dues à la pollution et des dommages climatiques. Et c'est en milliards qu'il faut compter. Puisque les préoccupations environnementales se déclinent aujourd'hui en émissions de CO_2, rappelons qu'en 2000, celles des voitures de tourisme frôlaient les 11 millions de tonnes par an pour 6'275 millions de personnes transportées. Celles des autobus des transports publics s'élevaient par contre à seulement 223'500 tonnes pour 1'113 millions de personnes transportées.

En fluidifiant le trafic d'une ville ou d'une autoroute, enfin, le péage profite aux transports publics comme privés. Que l'on pense aux 10 975 heures d'engorgements affichées en 2005 sur les routes suisses ou à la vitesse ridiculement basse d'un bus urbain. Via le renchérissement, du moins à certaines heures, du coût du trafic motorisé, le péage peut relancer le développement des transports publics, invariablement coincés, sur des chaussées restreintes, par l'espace illimité accordé au trafic privé. Pour éviter des inégalités entre automobilistes modestes et argentés, une politique active en faveur des transports publics reste nécessaire. Les travaux du groupe de travail examinant, sur mandat de la Confédération, les différentes formes possibles de taxation de la mobilité, ne sont pas encore achevés, mais un constat se dégage déjà : attribuer les fonds perçus aux transports et spécialement aux transports publics est un correctif important en termes d'égalité sociale. Car si la part du revenu que chacun consacre au péage est plus importante pour les petits salaires que pour les classes plus aisées, cet effet est réduit par une telle affectation. En revanche, si ces fonds alimentent une caisse générale, l'inégalité sociale en sort renforcée.