

Péage urbain : bon pour le [i.e. les] voitures et bon pour les bus

Autor(en): **Hartmann, Dominique**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): - **(2007)**

Heft 1724

PDF erstellt am: **29.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1024256>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

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 décide 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 CO₂, 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.