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

Artikel: Le prix de la mobilité : payer le juste prix de ses déplacements
Autor: Delley, Jean-Daniel
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1022136

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: 11.05.2025

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

LE PRIX DE LA MOBILITÉ

Payer le juste prix de ses déplacements

Nous complétons nos informations sur le prix de la mobilité avec des données théoriques et, sur la page suivante, quelques exemples pratiques concernant le système des péages urbains. Où l'on constate qu'il y a parfois quelques divergences entre les discours et la pratique.

(*jd*) Le prix des transports, des personnes comme des marchandises, est trop bas; il ne couvre pas tous les coûts engendrés par la mobilité. Une partie de ces coûts, celle à laquelle échappent les usagers, est assumée par les contribuables à travers le subventionnement des transports publics par exemple; ou par l'ensemble des assurés qui, par le biais de leurs primes, supportent les frais des accidents de la circulation; ou encore par tout un chacun pour ce qui est de la pollution atmosphérique et du bruit.

Les sommes ainsi épargnées par les usagers ne sont pas négligeables: selon des analyses effectuées dans le cadre du Programme national de recherche «Ville et transport», elles avoisinent annuellement 1,5 milliard de francs pour l'agglomération zurichoise et 325 millions pour la région bernoise.

Modification économique des comportements

Dans deux articles précédents (DP 1101 et 1102) nous avons présenté les différents moyens proposés par les économistes pour traduire la vérité des coûts de déplacement. De cette internalisation des coûts, pour reprendre le jargon technique, on attend une modification des comportements à la fois des usagers et des offres de transport. René L. Frey, professeur d'économie à l'Université de Bâle, résume ainsi ces modifications engendrées par l'augmentation des prix (*Neue Zürcher Zeitung*, 29 septembre 1992): à court terme l'usager circule moins ou choisit un moyen de transport moins cher; à moyen terme il achète un véhicule qui consomme moins de carburant et à plus long terme il change de domicile ou d'emploi afin de raccourcir ses trajets. Du côté de l'offre, on peut également s'attendre à des changements. Alors qu'aux prix actuels un investissement massif dans le développement de véhicules moins nocifs pour l'environnement n'est guère rentable voire même risqué — les constructeurs de véhicules électriques en savent quelque chose —, la vérité des coûts de déplacement stimule l'innovation technique. De même pour les transports publics: aujourd'hui ils hésitent à relever leurs tarifs par crainte de la concurrence de l'automobile; demain ils pourront adapter leurs prix et investir dans l'équipement sans pour autant recourir massivement à l'argent des collectivités publiques. La validité de ces hypothèses repose sur la réaction des usagers aux nouveaux prix, ce que les économistes appellent l'élasticité de la demande. Or on sait qu'en Suisse cette élasticité existe: une augmentation de 10% du prix de l'essence provoquerait une baisse de la circulation routière de 5 à 7% et une croissance de 1 à 2% de la demande de transports publics.

Aux usagers de payer la facture

L'internalisation des coûts de déplacement fait l'objet de vives critiques; théoriquement séduisante, elle présenterait en réalité plus d'inconvénients que d'avantages et mettrait en péril l'économie. Frey montre de manière convaincante que ces craintes ne sont pas fondées. Des pays comme le Japon et des villes comme Singapour, Bergen et Oslo, qui ont introduit de telles mesures, n'ont pas vu baisser leur capacité concurrentielle, bien au contraire, même si, dans la pratique, les résultats effectifs sont à nuancer (voir page suivante). Ce sont des réseaux de transports saturés et la multiplication des prescriptions qui dégradent la qualité du trafic et qui pèsent sur les coûts de

Chouchoux mal aimés

(*cfp*) Pendant longtemps, les enseignants de gauche ont été suspects à Zurich, et parfois ailleurs. En 1979, la direction cantonale de l'Instruction publique prenait ouvertement position à leur égard. Mais à l'époque déjà, on commençait aussi à voir d'un œil critique les enseignants d'un tout autre bord, ceux de l'Association pour l'encouragement de la connaissance psychologique de l'homme (Verein zur Förderung des Psychologischen Menschenkenntnis – VPM), connue aussi sous le nom de son inspirateur, le psychologue Friedrich Liebling. L'association s'est considérablement développée ces dernières années. Face à une société qu'elle juge trop permissive, elle lutte pour un enseignement directif. Face aux parents, considérés comme trop tolérants, les enseignants fidèles des VMP prétendent, parfois, dicter le comportement de leurs élèves. Il en résulte des conflits qui ont récemment conduit des parents à refuser d'envoyer leurs enfants dans des classes tenues par des partisans de la VPM. Si certains cas ont été réglés à l'amiable, d'autres ont rencontré la résistance des commissions scolaires qui refusent de céder.

Les médias alémaniques en ont parlé, les lecteurs ont écrit des lettres. La VPM a réagi de diverses manières, notamment par un tract largement diffusé et qui précise ses positions sous le titre «Pour le bien de l'enfant — enseignants et VPM». Le texte attaque les réformes de l'enseignement. En bref: veut-on des écoles ou une dictature de la culture alternative de gauche ?

Prenant l'exemple du cercle scolaire où le conflit est le plus connu, à Milchbuck, le tract affirme que les Verts envisagent, après l'élimination des enseignants fidèles au VPM, de s'attaquer aux enseignants membres de l'UDC, du PDC et du parti radical.

Le texte est accompagné d'une liste de dix thèses sur l'enseignement, dont les objectifs sont: «*Apprendre, former, diriger, encourager et consolider, motiver, intégrer, transmettre des valeurs, pédagogie, parents et enseignants, stopper la dégradation culturelle*». Les commentaires confirment le caractère plus que traditionaliste de ces gens qui veulent imposer leur manière de penser «pour le bien des enfants».

En matière de lutte contre la drogue, les «Liebling» sont dans le camp le plus intolérant et se sont donc attirés certaines sympathies, notamment celle de l'UDC. L'association a déjà quelques points d'appui ailleurs qu'à Zurich. ■

PÉAGES URBAINS

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 connues 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. ■

---

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 diminuer 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. Elégante manière de conjuguer écologie et préoccupation sociale. ■