

Quatre enjeux de la tarification routière urbaine

Pourquoi le péage routier en milieu urbain ?

La tarification routière peut être réalisée avec plusieurs instruments : péages routiers mais aussi taxes sur les carburants, stationnement payant, fiscalité sur l'automobile. Ces différents instruments ont leurs avantages et leurs inconvénients en termes d'efficacité et de coût (économique et socio-politique) d'application. Le péage a l'avantage, grâce aux technologies désormais disponibles de péage électronique, de cibler directement la consommation d'espace de voirie et de ressources environnementales en des lieux et à des moments pouvant être bien délimités, c'est-à-dire le plus souvent l'urbain.

Il peut prendre plusieurs formes, selon la base tarifaire (au kilomètre, au passage, au forfait, au temps), selon la configuration spatiale (axe routier, cordon d'accès, zone de circulation), selon l'heure du déplacement et selon l'affectation des recettes.

Enjeu 1 : Avantage économique mais inconvénients redistributifs

Sur le plan théorique, il y a un consensus solide entre économistes sur la conclusion suivante : il est plus efficace de tarifier quelque chose pour les coûts externes environnementaux et la congestion que de ne pas les tarifier du tout. Mais il faut rajouter d'autres mesures telles que réglementation et gestion du trafic.

Le surplus *collectif* augmente, mais redistribution au sein de la collectivité. Dans sa forme de régulation la plus ultime (péage de congestion) le péage est régressif *toutes choses égales par ailleurs* : il favorise ceux qui ont une utilité marginale relative du temps plus élevée et une utilité marginale relative du revenu moins élevée.

D'où la question centrale de l'utilisation des recettes tarifaires à laquelle la réponse qui sera apportée déterminera d'une part

- l'efficacité nette de la politique de transport qui sera mise en œuvre (meilleure allocation des ressources au moindre coût),
- l'acceptabilité de celle-ci.

Enjeu 2 : Le jeu en vaut-il la chandelle ?

Il y a des éléments de politique de transport, soit qui ne peuvent être laissés au marché, soit pour lesquels la tarification routière n'est pas l'outil le plus approprié : vie humaine, effet de serre, affectation de l'espace public (partage de la voirie, restriction d'accès, piétonnisation). Aucun instrument (réglementaire ou tarifaire) ne peut prétendre résoudre à lui tout seul les problèmes posés en agglomérations urbaines. C'est pourquoi plutôt que d'opposer les instruments, il importe de prendre en compte la synergie possible entre la tarification routière et les autres méthodes notamment la réglementation et la planification urbaine.

Le 'multi-dividende' de la tarification routière :

La tarification routière amène une diminution de la pression automobile et des revenus supplémentaires. La diminution de la pression automobile a pour conséquences une amélioration de l'environnement (pollution, bruit, sécurité) et un gain d'espace immédiat (diminution du trafic) et futur (moins de pression à l'expansion de la route).

Cet espace libéré peut être affecté au cadre de vie (moins de place pour la voiture, plus pour les piétons, vie sociale de quartier, vélos), au trafic prioritaire (bus, handicapés, urgences) et au trafic restant (gain de fluidité). Les revenus supplémentaires peuvent être affectés à l'amélioration de l'offre TC, à la route (réaménagements urbains et nouvelles routes) et à la réduction taxes distorsives (ex impôts locaux pour financer offre de transport, prélèvements sociaux sur bas salaires, etc.).

Sans la tarification routière la réallocation de l'espace nécessite l'utilisation plus intensive de mesures réglementaires de partage de la voirie, de contrôle du stationnement, de modération du trafic et des améliorations plus fortes des TC que dans le cas précédent où les coûts de l'automobile augmentent en même temps. On a donc besoin de plus de ressources financières mais avec plus de difficultés à les obtenir.

Enjeu 3 : Quid des formes urbaines ?

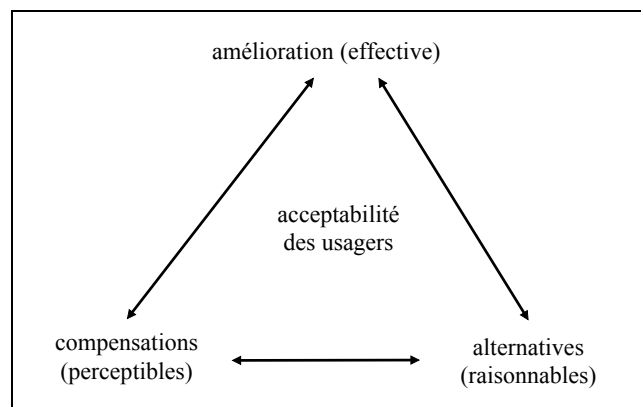
On ne peut dire dans l'absolu si l'utilisation intensive de la tarification routière en urbain va provoquer une accélération de l'étalement ou une redensification. Des effets allant aussi bien dans le sens de la contraction que de l'étalement des déplacements peuvent simultanément jouer. Le bilan final dépend des conditions concrètes d'application : ex péage de zone ou de cordon, aire concernée, niveau des tarifs, offres de transport alternatives et planification urbaine d'accompagnement. La question est plutôt de savoir si on se donne les moyens d'une maîtrise de l'avenir des formes urbaines en explicitant la tarification comme paramètre d'ajustement participant au pilotage du système.

Enjeu 4 : Les enjeux de l'acceptabilité

L'acceptabilité du point de vue des usagers peut être résumée à l'aide du schéma ci-contre.

Quelques conditions minimales :

- s'assurer que les objectifs de politique de transport et les solutions répondent aux besoins des citoyens (ex pb de circulation ou d'environnement / cadre de vie) ;
- démontrer qu'il n'y a pas de solution alternative à l'utilisation de la tarification routière urbaine ;
- construire un consensus sur l'affectation des recettes et élaborer une stratégie de redistribution vers les groupes d'intérêts et telle que chaque groupe d'usagers ou habitants affectés (automobilistes, usagers des transports publics, piétons, cyclistes, riverains, contribuables) recevra au moins une compensation (offre voirie ou transports publics, aménagements spécifiques, réduction de la pression fiscale, etc.).



Charles RAUX, Laboratoire d'Economie des Transports.