

Mobilité et urbanisme : vers un péage urbain

Yves Martin

Yves Martin est Président du Comité interministériel sur l'effet de serre, comité chargé de proposer au gouvernement les mesures techniques, réglementaires et fiscales pour lutter contre l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre.

G.C.

L'automobile et les transports collectifs

L'automobile est responsable d'une part importante du coût des transports collectifs urbains:

- soit en effet ces derniers s'enterrent pour échapper à la congestion de nos rues provoquée par les automobiles et leurs coûts d'investissement sont très élevés.

- soit ils restent en surface et leur coût d'exploitation croît avec la congestion sous le double effet de la diminution de leur vitesse commerciale et de leur perte d'attractivité (si l'on doit être pris dans les embouteillages, mieux vaut être dans son automobile avec sa radio et, le cas échéant, avec son téléphone, que dans un autobus).

Par ailleurs l'automobile bénéficie de toute amélioration de l'efficacité des transports collectifs qui restaure (pour un temps) la fluidité de la circulation : il suffit que le nombre de véhicules baisse de 10 à 15 % pour passer de la congestion à la fluidité et la surface de voirie occupé par un passager de transport collectif est nulle pour le métro et près de 10 fois plus faible pour un bus de Paris que pour l'automobile.

Pour maintenir un certain équilibre entre l'automobile d'une part, à laquelle on a jusqu'à présent accordé gratuitement l'usage de cette denrée rare et convoitée que sont les rues de nos villes, et les transports collectifs d'autre part, on a pris l'habitude de subventionner largement ces derniers. Dans la région Ile de France par exemple, l'usager ne paie que le tiers du coût des transports collectifs.

L'automobile étant à la fois responsable d'une part importante du coût des transports collectifs et bénéficiaire de leur développement, il eut été légitime de prélever sur l'usage de l'automobile en ville les recettes nécessaires à la subvention des transports collectifs. Ce n'est pas le choix fiscal qui a été fait : on subventionne aujourd'hui les transports collectifs urbains par un prélèvement sur les salaires payés dans l'agglomération, le "versement transport" dont le montant peut atteindre 2,2 % des salaires.

Ce financement, s'il a permis de préserver un certain développement des transports collectifs urbains présente un grave défaut : il renchérit le coût de la main d'oeuvre, incitant les employeurs à réduire l'emploi (la loi quinquennale sur l'emploi a bien vu ce défaut et demande au Gouvernement de lui faire rapport avant le 20 décembre 1994 de l'assiette des contributions pesant sur les entreprises et notamment du "versement transport").

La concurrence entre automobiles

L'ajustement de l'offre et de la demande de voirie à la disposition des automobiles se fait aujourd'hui par des mécanismes de file d'attente, semblables aux queues qui s'allongeaient devant les magasins vides de l'ex Union Soviétique. Nous savons

pourtant très bien qu'un tel mode d'allocation d'une ressource rare comme la surface de nos rues est générateur de pertes économiques lourdes : nous gaspillons ainsi à la fois notre temps et notre essence et nous polluons l'atmosphère.

Notre expérience de l'efficacité des mécanismes de prix pour réguler la demande devrait nous conduire à instaurer un péage pour l'usage de nos rues. Pour optimiser leur utilisation aux heures de congestion, le péage à percevoir devrait être égal au coût marginal de développement de la voirie disponible. Ce coût est celui de la création de parkings, souterrains ou en étages, pour supprimer progressivement le stationnement sur chaussée ; il n'est pas inférieur à 4,5 F par véhicule x km soit plus de deux fois le coût d'usage de l'automobile supporté par l'automobiliste.

En réalité, un péage beaucoup plus faible suffirait à rétablir le fluidité du trafic, car, en l'absence d'une telle tarification, l'utilité du recours à l'automobile est, en bien des circonstances, très inférieure aux coûts que son usage inflige à la collectivité.

Un péage perçu sur l'usage de l'automobile en ville pour financer les transports collectifs serait non seulement équitable mais aussi efficace pour tirer le meilleur parti de notre voirie ; il serait donc favorable aux automobilistes eux mêmes, comme l'est le stationnement payant.

Subvention à la mobilité et évolution des structures urbaines

En l'absence d'un tel péage, on peut dire que l'usage de l'automobile, comme celui des transports collectifs est massivement subventionné en Ile de France (et, à des degrés divers, dans toutes les grandes villes). La superposition de cette subvention à la mobilité et du gradient du prix des terrains, qui est divisé par plus de 100 quand on s'éloigne de 30 km à partir du boulevard périphérique, constitue une incitation forte à aller trouver loin des loyers plus faibles, ce qui encourage le développement d'un urbanisme de moins en moins dense, générateur d'une demande pour des déplacements de plus en plus long. De tels déplacements ne peuvent être satisfaits que par l'automobile car les transports collectifs ne sont compétitifs que dans un urbanisme suffisamment dense.

L'ampleur de la subvention à la mobilité est considérable : elle est de 16 milliards par an pour les transports collectifs en Ile de France et n'est sans doute pas inférieure au triple de ce chiffre pour les transports individuels.

Simultanément, la taxe de publicité foncière pénalise lourdement quiconque veut vendre son logement pour le rapprocher de son lieu de travail. Dans le cas du ménage de l'auteur de la présente note, la subvention annuelle pour trois abonnements aux transports collectifs est égale à la totalité des impôts locaux payés dans une commune résidentielle de la proche banlieue : à l'inverse, en cas de revente de l'appartement de l'intéressé en vue d'un réinvestissement dans Paris qui supprimerait trois migrations quotidiennes entre la banlieue et Paris, il serait perçu une taxe de publicité foncière 20 fois plus élevée que la subvention précédente.

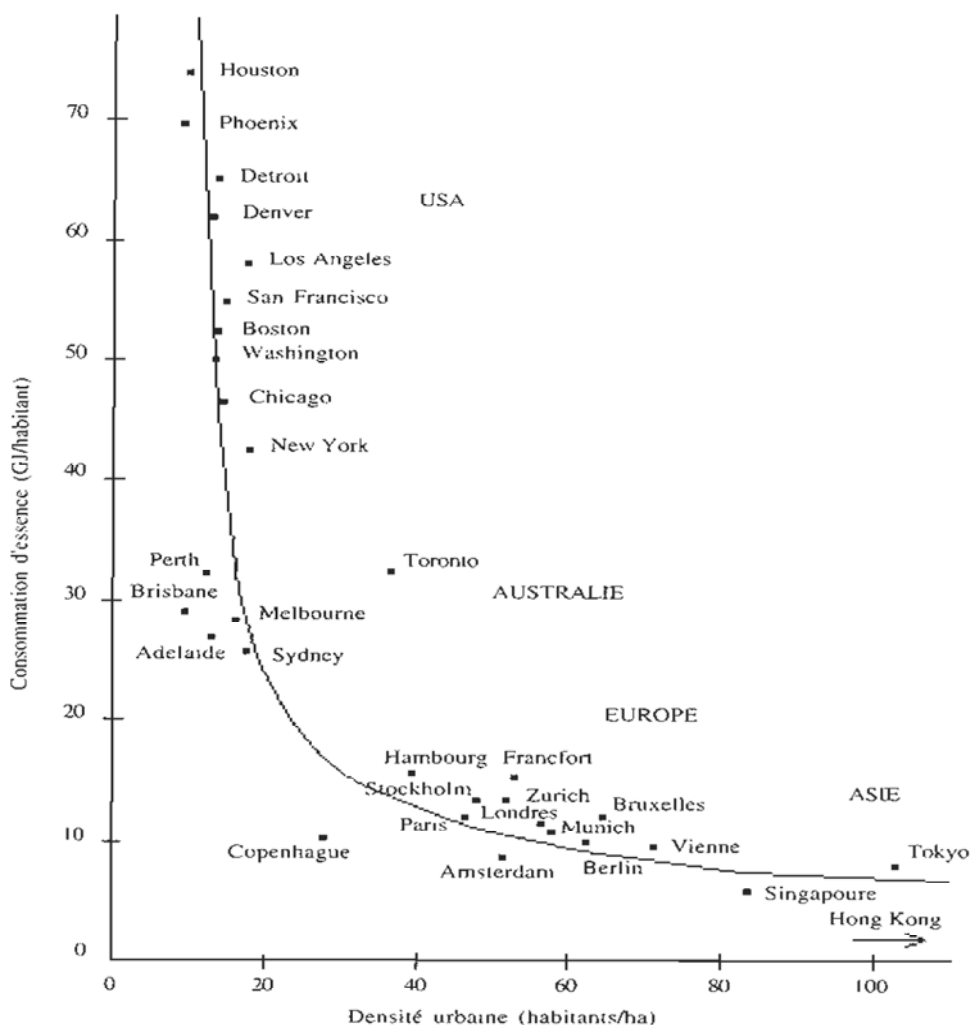
Pour justifier cette subvention à la mobilité, certains avancent qu'elle permet aux ménages à revenus modestes, qui ne pourraient payer les loyers de la zone centrale dense, de trouver à la périphérie des loyers accessibles. Or, le budget de subvention aux offices d'H.L.M. pour couvrir le surcoût des terrains en zone dense ne représente que 400 millions de francs par an en Ile de France alors que la part du coût des transports collectifs qui n'est pas supportée par les usagers est de 16 milliards de francs : on consacre 40 fois plus de crédits à disperser la population qu'à permettre le maintien de catégories sociales diversifiées dans la zone centrale dense.

On dit enfin souvent que l'urbanisme peu dense qui se développe à la périphérie de nos villes est voulu par nos concitoyens qui le préfèrent à l'urbanisme traditionnel.

Quand on prend conscience de l'ampleur des mécanismes financiers incitatifs ou dissuasifs qui sont évoqués ci-dessus, on doit en réalité se demander si l'urbanisme nouveau que nous construisons est vraiment le résultat d'une préférence lourde de nos concitoyens pour le pavillon isolé et pour l'automobile.

Est-il "durable" de développer à la périphérie de nos cités un urbanisme invivable sans automobile alors que les centres villes deviennent invivables à cause de l'automobile ?

Il est en tout cas certain que cet urbanisme de moins en moins dense est générateur de consommations de carburants toujours plus grandes. Newman et Kenworthy ont montré (voir figure) que la consommation de carburants par habitant croît très rapidement quand la densité diminue : elle est ainsi 8 fois plus élevée dans les grandes agglomérations américaines où la densité est inférieure à 20 hab/ha que dans les grandes agglomérations où cette densité est supérieure à 100 hab/ha. Paris intra muros a une densité de 250 hab/ha, la densité des départements de la première couronne est de 50 à 80 hab/ha et celle des "villes nouvelles" les plus denses (Evry, Saint-Quentin en Yvelines ou Cergy-Pontoise) n'est que de 20 hab/ha.



Source: Newman et Kenworthy

Consommation de carburants et densité urbaine dans 31 villes du monde développé, en 1980

Il est urgent d'atténuer puis de supprimer les dispositifs financiers et fiscaux qui encouragent la "dédensification" urbaine.

L'instauration d'un péage urbain progressivement croissant doit permettre de réduire le taux de subvention aux transports collectifs tout en finançant l'accroissement de leur part relative et en réduisant la place de l'automobile dans nos centres urbains pour y restaurer un cadre de vie agréable.

A ceux qui redoutent les effets antisociaux d'une telle évolution on peut faire observer que :

- elle serait favorable à l'emploi en supprimant le "versement transports" et en créant des emplois dans les transports collectifs.

- le développement de transports collectifs plus performants serait favorable à ceux qui n'ont pas accès à l'automobile en raison de leur âge ou de leurs revenus et offrirait une alternative efficace à ceux que le péage dissuaderait de prendre leur automobile.

- le financement d'une autre localisation des logements sociaux permettrait d'éviter la ségrégation actuelle et, dans une certaine mesure, pourrait réduire les distances domiciles travail.

□