



HAL
open science

Présentation du dossier

Yves Crozet

► **To cite this version:**

Yves Crozet. Présentation du dossier. Les Cahiers Scientifiques du Transport / Scientific Papers in Transportation, 2001, 40 | 2001, pp.5-7. 10.46298/cst.11993 . halshs-01868428

HAL Id: halshs-01868428

<https://shs.hal.science/halshs-01868428v1>

Submitted on 18 Sep 2018

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - ShareAlike 4.0 International License

PRÉSENTATION DU DOSSIER

YVES CROZET

LABORATOIRE D'ECONOMIE DES TRANSPORTS
UNIVERSITÉ LUMIÈRE LYON 2, CNRS, ENTPE

Le développement de la circulation routière est, en Europe, une caractéristique majeure du secteur des transports depuis la fin de la seconde guerre mondiale. L'accroissement du niveau de vie moyen et du taux d'équipement des ménages a permis au plus grand nombre d'accéder au déplacement en voiture particulière. Comme, dans le même temps, le trafic routier de marchandises a connu une progression tout aussi vive, nous avons assisté à une course de vitesse entre la croissance des trafics routiers et les progrès quantitatifs et qualitatifs de la voirie. Ce mouvement a pris des formes diverses. Certains pays, qui connaissaient un retard sensible en matière de réseau routier, notamment au sud de l'Europe, ont opté pour la mise en place de péages dont l'intérêt principal était de réduire le poids pour les finances publiques des investissements routiers. D'autres pays ont développé, plus ou moins selon les cas, leur réseau routier par le seul recours aux dépenses publiques. Au-delà de ces différences nationales, chacun se trouve confronté aux mêmes interrogations : faut-il encore développer le réseau routier ? Et, quelle que soit la réponse, comment sensibiliser l'utilisateur de la voirie aux coûts qu'il engendre pour la collectivité ?

La question de la tarification de l'usage des infrastructures routières se trouve ainsi clairement posée et, de fait, elle se situe depuis plusieurs années

en bonne place sur l'agenda des politiques publiques dans le domaine des transports. Du point de vue des économistes, il est même clair que les pratiques sont dans ce domaine très en retard sur les recommandations de l'analyse économique. L'accès gratuit à l'infrastructure, même lorsqu'il est accompagné d'une taxation des carburants ou de fiscalité spécifique sur la possession de véhicules à moteur, ne constitue pas un bon signal pour les usagers. Les coûts qu'ils engendrent pour la collectivité sous la forme d'atteinte à l'environnement ou de dépenses d'infrastructure ne sont pas correctement répercutés. Il en résulte un usage inadapté de la voirie alors qu'une tarification plus systématique et convenablement calibrée permettrait de répondre aux deux questions ci-dessus en indiquant :

- d'une part les lieux où il est envisageable de développer le réseau car une véritable disposition à payer existe ;

- et d'autre part les coûts externes que doivent supporter les usagers de la route selon le principe désormais bien établi du pollueur payeur.

Malgré ces évidences, la mise en conformité de la tarification de l'usage de la route avec les principes de l'analyse économique demeure très problématique. La gratuité de l'accès reste très largement la règle et, symétriquement, les doigts d'une seule main suffisent pour décompter les exemples de mise en place d'un péage là où les coûts externes sont les plus élevés, en zone urbaine. C'est la raison pour laquelle la Commission européenne, après avoir soutenu des recherches sur l'intérêt de la mise en place d'une tarification de la route, s'est ensuite tournée vers les questions d'équité et d'acceptabilité de cette tarification. Sans modifier l'objectif final d'une tarification plus pertinente, elle a compris la nécessité d'objectifs intermédiaires prenant clairement en compte certaines dimensions trop souvent ignorées du problème : les transferts et redistributions inhérents au principe même de la tarification, notamment lorsqu'elle se fonde sur l'internalisation des coûts de congestion.

C'est explicitement dans cette perspective que s'inscrit ce numéro des Cahiers Scientifiques des Transports.

Prenant acte des travaux déjà accomplis dans le cadre des recherches financées par l'Union européenne, il s'ouvre sur la problématique générale de l'équité telle qu'elle a été posée par le consortium PATS. Il y apparaît clairement que la tarification de la route ne se pose pas de la même manière que la tarification d'un bien quelconque. La liberté de circulation est en effet une valeur fondamentale des démocraties occidentales et la mobilité des personnes et des biens constitue en outre une condition nécessaire de la croissance économique. Ainsi que l'expliquent J. VIEGAS et R. MACÁRIO, outre la logique économique d'optimisation, d'autres contraintes doivent être prises en compte pour établir une tarification équitable de la route.

Le second article approfondit cette question de l'équité de la tarification en proposant de distinguer trois dimensions de l'équité, horizontale, verticale et territoriale, qui, une fois articulées avec le principe d'efficacité économique, éclairent la difficulté de la décision publique. Tenir compte simultanément de ces trois dimensions relève de la gageure et tout système de tarification pourra donc être contesté au nom de l'équité. Comme le montrent les mesures proposées par les auteurs, Ch. RAUX et S. SOUCHE, sur l'exemple du péage d'infrastructure mis en place à Lyon en 1997, les usagers ne ressentent pas le gain de la tarification. Il en résulte donc un problème d'acceptabilité.

Le troisième article se penche sur cette question de l'acceptabilité en rappelant que celui-là même qui est à l'origine de l'idée de péage d'infrastructure, Jules DUPUIT, n'avait pas sous-estimé les risques « d'émeute » qui y étaient associés. Après avoir rappelé le cœur des raisonnements qui fondent les modèles de prévision de trafic, et notamment l'arbitrage entre prix et temps, C. ABRAHAM propose une mesure de la probabilité de rejet du péage. Pour cela, il ne faut pas seulement s'intéresser aux usagers de l'infrastructure à péage, mais aux exclus. Avec le concept d'amertume, il s'intéresse à la réaction de ces derniers. Du point de vue analytique, l'amertume est, par rapport à la courbe de demande, le symétrique de la perte de surplus. Puis, V. PIRON, s'appuyant sur les données existantes concernant deux ouvrages à péage (contournement Nord de Lyon et pont de l'île du Prince Edouard au Canada), construit deux études de cas intégrant le concept d'amertume. Il illustre ainsi la pertinence d'une tarification intégrant ce concept.

Le quatrième article souligne dans une première partie la légitimité de la réflexion économique sur la tarification de la congestion, avant de montrer que les problèmes d'acceptabilité du péage urbain naissent d'une inadéquation entre la logique économique et les objectifs des décideurs. La notion de tarification des déplacements souligne cette rupture : il ne s'agit plus de combattre la congestion et d'assurer la fluidité, mais de maîtriser la mobilité et ses conséquences. La notion de tarification des déplacements ne débouche pas sur une recommandation unique puisque son principal intérêt est au contraire de souligner que le choix d'un type de tarification est le fruit d'un compromis, notamment entre acceptabilité et durabilité. Y. CROZET et G. MARLOT exposent plusieurs approches possibles de la régulation de la mobilité en milieu urbain, en proposant au passage un outil de régulation jusque-là négligé : les permis de circuler négociables.