

Road pricing: regard critique sur les études menées en Suisse

-TCS/GME, Workshop road pricing, Barcelone, le 06.02.2008



Mobility pricing et road pricing

- Instruments du mobility pricing:
 - Taxes de parcage
 - ***Road pricing***
 - Tarifs des transports publics
- Objectifs du mobility pricing:
 - Gérer/réduire le trafic (taxe d'incitation)
 - Financer les infrastructures/les transports
- Problème: conflit d'intérêt entre les objectifs de gestion et de financement



Road pricing et coûts externes

- Introduire des péages au nom des coûts externes du transport (non couverts)?
 - Coûts externes **route: 4530-5270 millions** d'euros
 - Coûts externes **rail: 250 millions** d'euros
 - **Accidents: 1010 / 9.3 millions** d'euros
 - Bruit: 539.7 / 80.1 millions d'euros
 - **Santé: 947.2 / 62.1 millions** d'euros
 - Bâtiments: 152.1 / 8.7 millions d'euros
 - **Climat: 513-1258 / 1.24-2.48 millions** d'euros
 - Autres environnement: 451.5 / 47.8 millions d'euros
 - Nature et paysage: 410.5 / 64 millions d'euros
 - Embouteillages: 565.8 millions d'euros



Avantages et taux de couverture

- Etude « Avantages des transports »:
 - Conclusion: les avantages globaux dépassent largement les coûts globaux (y.c. externes) –
Bénéfices: 1863 - 4969 millions d'euros
- Etude « Le compte des transports »:
 - Taux de couverture sans indemnités pour prestations d'intérêt général (couverture par usagers)
Route: 90% - Rail: 64%
 - René L. Frey: « La promotion des transports publics par des subventions directes ou indirectes doit être considérée comme une externalisation. »
 - Prestation d'intérêt général/Service public: l'infrastructure routière, notamment dans les régions périphériques où elle n'est pas rentable, constitue un service public financé par les usagers.



Etude Acceptation du road pricing

■ Facteurs de succès du road pricing

- Résolution d'un problème reconnu
- Avantages clairs, solutions de rechange et équité

■ Facteurs d'échec

- Effet de répartition inéquitable entre ville et agglomération
- Effet social régressif pour personnes à revenus modestes et dépendantes de la voiture
- Protection des données (GPS)



Etude Financement des transports

■ Modèles de péages: faiblesses

- Péage de zone: problème d'équité, difficile à développer
- Péage de réseau (autoroutes): report sur réseau secondaire
- Péage zone et réseau: différents bénéficiaires et responsables
- Péage kilométrique: trop tôt pour réalisation

■ Conclusions:

- le péage kilométrique est la meilleure solution à long terme (fiscalité des carburants menacée par la baisse de la consommation)
- Péage de zone intéressant à court terme
- Situation actuelle en matière de trafic et de financement ne justifie pas l'introduction du road pricing



Rapport fédéral: effets sur le trafic

■ Trafic d'agglomération: constats

- Les lieux d'habitation, de travail et d'achat de plus en plus en périphérie d'agglomération
 - Augmentation des liaisons tangentielles
- Les problèmes de trafic moins dans les centres que sur les routes de contournement (INFRAS)

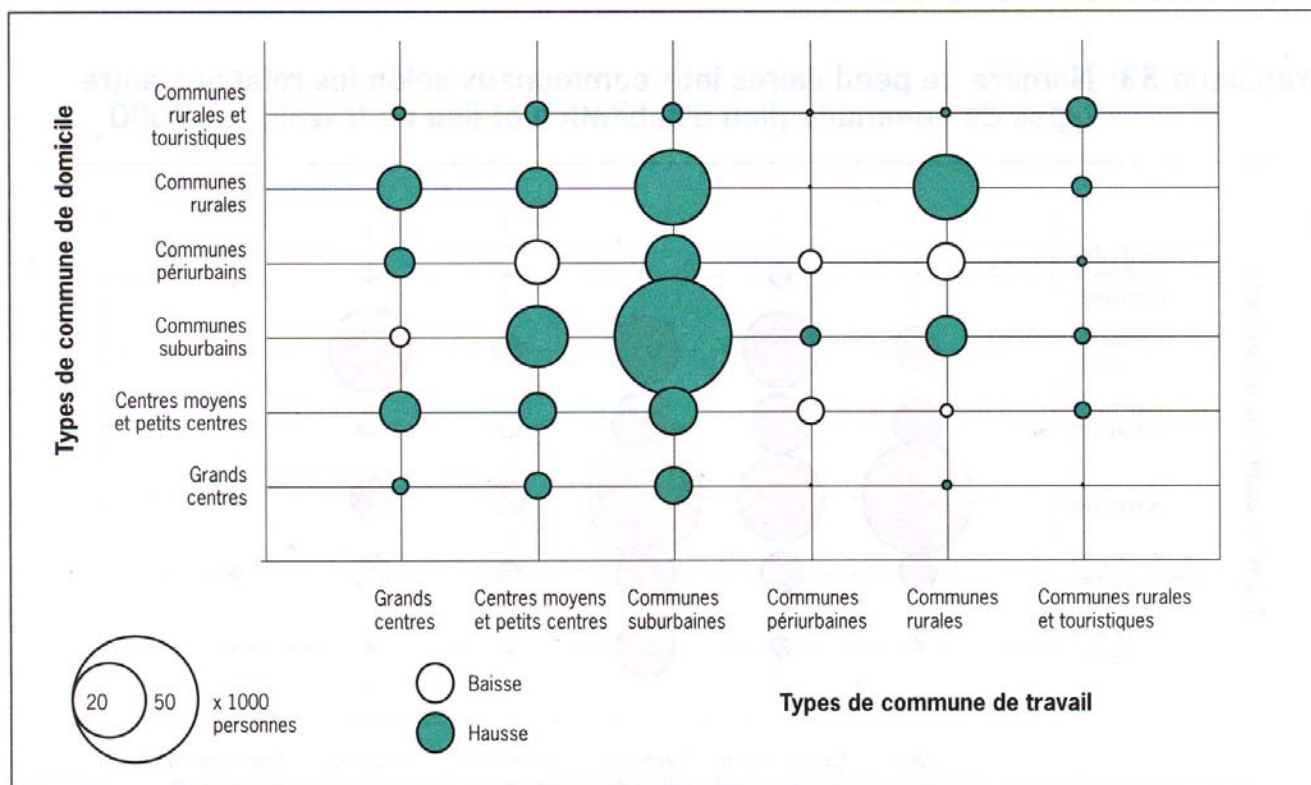
■ Conséquences

- Les transports publics (liaisons radiales) répondent de moins en moins à la demande (tangentielle)
- Un road pricing urbain ne peut qu'aggraver la situation en périphérie



Effets sur le trafic (suite)

Graphique 34: Nombre de pendulaires selon les relations entre types de commune (lieu d'habitation et lieu de travail), différence 2000 par rapport à 1990



Source: Recensements fédéraux de la population, OFS



Effets territoriaux

- Objectif de la politique d'aménagement suisse: harmonisation des politiques sectorielles liées au territoire
- Mesure: repeupler les centres-villes (friches urbaines)
 - Fixation sur les grands axes de transports publics
 - Lutte contre la dissémination de l'habitat en périphérie
- Problème: conflit d'objectifs entre la redynamisation des centres et les restrictions d'accès (road pricing)



Effets sur l'économie locale

■ Constats

- En Suisse, les artisans et les commerçants des villes se mobilisent contre le road pricing
- Pas d'étude sérieuse sur l'impact d'un péage urbain sur l'artisanat et le commerce local

■ Informations contradictoires

- « London Chamber of commerce and industry »:
 - Chute des bénéfices pour 84% des entreprises
 - Réductions de personnel pour 37% des commerces
- « Transport for London boundary business survey »:
 - Amélioration pour 20% des commerces
 - Détérioration pour 11% des commerces
- « Road User Charging in der Schweiz », IBM, 2005
 - Baisse du chiffre d'affaires pour les commerces



Rapport coûts - bénéfices

■ Constat

- Péages de congestion: un niveau de taxation élevé et des revenus nets faibles

■ Cause

- Frais d'installation et d'exploitation très élevés
 - Stockholm: 350 – 400 millions d'euros pour l'installation
 - Londres: 50% des recettes pour exploiter le système

■ Conclusion (R. Prud'homme)

- Un péage peut se justifier sous 3 conditions:
 - Forte congestion
 - Coût d'implémentation raisonnable
 - Faible congestion des transports publics



Péage de Stockholm

Bilan économique			
(y compris les bénéfices environnementaux)			
En millions d'euros/an			
Postes	Avantages	Coûts	
Time gains for car-users	19		
Loss for evicted car-users		6	
Environmental benefits	11		
Implementation cost		56	
Public transport congestion		18	
Increase in bus supply		61	
Total	30	141	
Solde négatif			-111

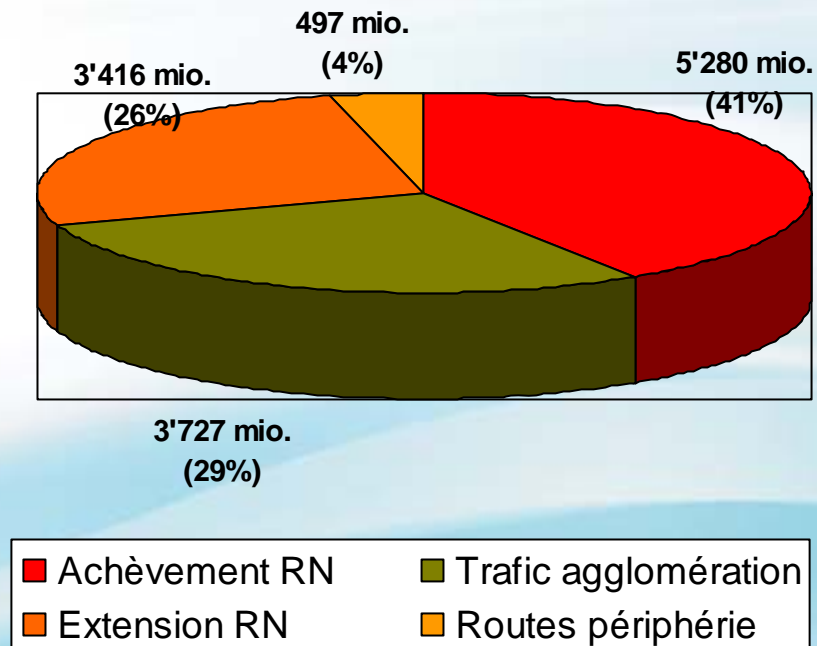
Source: R. Prud'homme et P. Kopp, Le péage de Stockholm: évaluation et enseignements, in: "Transports", n° 443, mai-juin 2007, 15p.



Fonds d'infrastructure: la solution

- Durée du fonds:
20 ans (2008-2027)
- Crédit global:
13 mia., dont
- Mise initiale:
1,6 mia.
(« Réserves »
impôts routiers)

Répartition des moyens
mis à disposition (euros)



Conclusion: non au road pricing!

- Nouvel impôt (routier) de 2'484 euros/an (Londres)
- Accès à la mobilité réduit pour les personnes à bas revenus (antisocial)
- Entrave au commerce local
- Report du trafic sur des zones et des routes exemptes de taxes (entrave à la fonctionnalité)
- Mauvais rapport coût avantages (frais exploitation)
- Régions périphériques défavorisées (dépendance par rapport à la voiture)
- Risques d'atteintes à la sphère privée (protection des données personnelles)



Road pricing and external costs

- Introducing tolls in the name of external transport costs (not covered)?
 - External costs: **road: 4530-5270 million euros**
 - External costs: **rail: 250 million euros**
 - **Accidents: 1010 / 9.3 million euros**
 - Noise: 539.7 / 80.1 million euros
 - **Health: 947.2 / 62.1 million euros**
 - Buildings: 152.1 / 8.7 million euros
 - **Climate: 513-1258 / 1.24-2.48 million euros**
 - Other environmental: 451.5 / 47.8 million euros
 - Wildlife and countryside: 410.5 / 64 million euros
 - Traffic jams: 565.8 million euros



