



# Monstre administratif, le péage urbain tue le centre-ville

» **TRAFIC** Si le péage urbain diminue le trafic, il génère aussi une ville à deux vitesses: c'est l'analyse d'un chercheur lausannois.

**G**are aux effets pervers du péage urbain! A l'heure où la formule tente des milieux de plus en plus larges en Suisse, Christophe Jemelin dresse un bilan très mitigé des expériences de Londres et Stockholm. Géographe, chargé de recherches à l'EPFL, il pose son diagnostic: «Le problème de base, explique le spécialiste, est que, dans les deux exemples cités — Londres et Stockholm — nous avons le cas parfait du mariage de la carpe et du lapin.»

D'un côté, il s'agit de faire baisser le trafic routier pour le fluidifier. De l'autre, le but est de récolter de l'argent pour améliorer les transports publics. «On essaie de concilier la bonne conscience et la nécessité», constate Christophe Jemelin, qui juge le système «vicié»: si un principe marche, l'autre ne le peut pas.

## Transports délaissés

A Londres, les gouvernements Thatcher et Major avaient négligés les transports publics. Le succès du péage urbain introduit en 2003 a été tel qu'il a diminué le trafic davantage que prévu, limitant du coup les rentrées d'argent escomptées. L'administration du système a de plus engendré un coût considérable.

Ainsi, 150 millions de livres (345 millions de francs) ont été dépensés la première année, avec des rentrées estimées à 130 millions (300 millions). Dans les faits, les recettes 2003-2004 ont plafonné à 68 millions de livres et l'espoir est aujourd'hui de stabiliser à terme les rentrées annuelles à 80 millions de livres.

A Stockholm, la mise en place et l'exploitation du système a coûté 400 millions d'euros (620 millions de francs). Les recettes du premier mois complet de la phase expérimentale (janvier) se sont élevées à 5 millions d'euros (7,75 millions de francs). Le verdict de l'expert lausannois: «Véritable monstre administratif, le système ne marche pas pour générer des rentrées d'argent fixes.»

Selon Christophe Jemelin, d'autres pistes existent. Comme le «versement transport» fran-

çais: une taxe (1 à 2%) sur la masse salariale, perçue auprès des entreprises de plus de vingt salariés comme contribution au développement du réseau.

## Embouteillages diminués

L'expert de l'EPFL concède à l'actif du péage urbain le «bénéfice» d'avoir diminué les embouteillages et les accidents, donc réduit les pertes économiques liées aux pertes de temps et allégé la facture de la santé.

Mais, selon le Lausannois, le système réserve aussi la ville à une classe aisée, qui a les moyens de se payer un trafic facilité. Il engendre une ville à deux vitesses. Qu'en serait-il en Suisse? «Il faut considérer la réalité locale, avec nos centres commerciaux et leurs parkings gratuits en périphérie. Rendre la ville invivable aux autos par une double taxe (parkings et péage) en ferait une ville-musée, sans activité commerciale.»

Christophe Jemelin rappelle qu'il n'y a pas à ce jour d'évaluation scientifique des expériences de péage urbain. «Faut-il lancer un projet pilote sans avoir aucune idée des impacts négatifs? Et sur quelles villes?»

FRIDOLIN WICHSER

