l'entreprise l'homme

Revue de l'ADIC Association Chrétienne des Dirigeants et Cadres

ANNÉE 2014 | PREMIER TRIMESTRE | TRIMESTRIEL | 91° ANNÉE



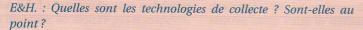
Les défis de la mobilité

Trois questions sur le péage routier urbain à Pierre Laconte

Président de la Fondation pour l'environnement urbain, Pierre Laconte qui fut, entre autres, un des trois urbanistes de Louvainla-Neuve et le secrétaire général de l'Union internationale des transports publics pendant 15 ans, a accumulé une solide expertise en matière de mobilité urbaine. Il est revenu de ses voyages avec différents exemples de système de péage urbain.

E&H.: Quels sont les objectifs possibles du péage?

Pierre Laconte: Le péage répond à un double objectif: d'une part assurer des recettes supplémentaires à l'autorité organisatrice en compensation des coûts externes qu'elle supporte, et d'autre part réduire la congestion du trafic et la pollution y afférent. En Allemagne, le système fonctionne pour les camions et constitue une part importante du surplus budgétaire du pays. Son extension aux voitures est prévue et soutenue par les milieux d'affaires. La Norvège recourt également au péage, avec des niveaux de l'ordre de 2 euros par franchissement de la zone payante. Les recettes du péage sont en partie affectées au financement de projets de transports collectifs. A Londres, le péage sur une zone centrale (la City) a réduit la congestion, tout en assurant une recette nette d'environ 150 millions d'euros par an. A Milan, les résultats sont comparables.



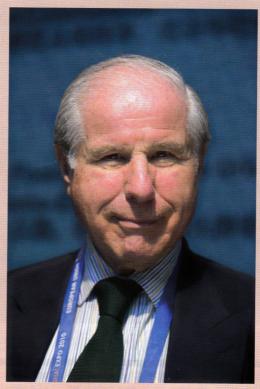


Photo : Commission européenne

P.L.: A Singapour, pays pionnier du péage urbain depuis 1975, la solution technologique, actuellement en phase pilote, utilise les développements les plus récents de la technologie satellitaire embarquée. En Allemagne, la technologie de collecte est sous-traitée à un consortium choisi sur appel d'offres. En Belgique, la technologie recommandée par FEBETRA (Fédération royale belge des transporteurs et des prestataires de services logistiques) est un boîtier électronique équipé d'une technologie GPS satellitaire, déjà utilisé pour le péage du tunnel routier du Liefkenshoek à Anvers (et demain sans doute pour le tunnel Kennedy). L'aire couverte dépend de l'autorité organisatrice. En Bavière, le péage est spécifique à certaines autoroutes à financement régional et ses recettes sont affectées à ce financement. En Belgique, rien n'empêcherait un péage à technologie standardisée au niveau belge/européen mais à affectation régionale des recettes. Cela permettrait par exemple d'augmenter les recettes de la Région bruxelloise.

E&H.: Quelles perspectives?

PL. : Le péage routier, interurbain et urbain, est techniquement réalisable et rentable. Sa mise en œuvre dépend du politique. En Allemagne, cette mise en œuvre, nationale et régionale, est largement acceptée. En France, on a dû la postposer à cause d'oppositions spécifiques des agriculteurs, cependant marginalement concernés.

Toute mesure qui vise à diminuer le trafic automobile est bonne pour la mobilité urbaine en général. Le péage urbain en est une pour autant que le système de facturation respecte la vie privée, que le péage couvre également les plaques étrangères et que le paiement soit proportionnel à l'usage de l'infrastructure. Tôt ou tard l'usager devra accepter de payer pour l'infrastructure routière comme il paye pour le train en ce compris l'infrastructure ferroviaire.

Le gouvernement belge et les Régions devront décider après les élections du 25 mai 2014 sur les recettes nouvelles inévitables. Soit des ventes supplémentaires d'actifs rentables comme Belgacom ou des domaines de l'État. Soit une taxation accrue des salariés et/ou du capital. Soit enfin l'imposition d'un péage aux camions qui utilisent et usent le réseau belge sans rien payer et aux automobilistes qui utilisent les routes bruxelloises pour rouler et stationner sans rien payer à la Région, puisqu'ils paient leurs impôts ailleurs, là où se trouve leur domicile.

À lire : Accéder à Bruxelles, ouvrage collectif sous la direction de Pierre Laconte. Info sur www.ffue.org