

# Singapour et l'émission d'un quota de licences pour financer la mobilité

La rareté de l'espace public disponible est le moteur de la politique de mobilité singapourienne. La cité-État occupe un espace contraint au sud par l'océan et au nord par le détroit de Johor, qui marque la frontière avec la Malaisie. L'espace public est une ressource fixe et extrêmement limitée compte tenu de l'urbanisation de la cité-État.

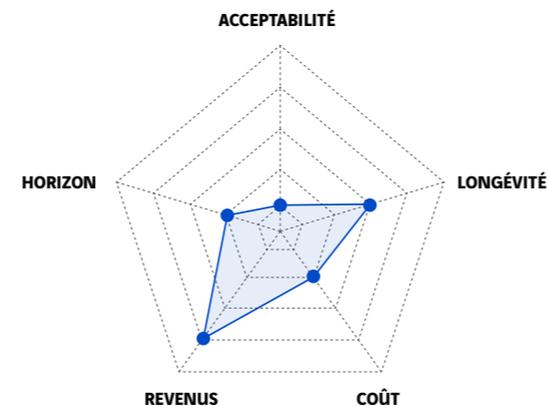
## → MESURES DRASTIQUES POUR UN TERRITOIRE CONTRAINT

Aujourd'hui, près de 12% du territoire singapourien est dédié aux infrastructures routières, tandis que les parkings représentent environ 4% de la superficie totale de la cité-État. En d'autres termes, l'automobile occupe 16% de la superficie de Singapour... contre seulement 14% pour le logement. À l'horizon 2030, la part du territoire allouée à l'automobile est estimée à 19%, tandis que la population devrait passer de 5,6 à 7 millions d'habitants. De plus, le statut isolé de Singapour tend à faire de l'automobile un mode exclusivement urbain, les déplacements régionaux n'existant pas et les trajets internationaux étant quant à eux assurés par voie aérienne ou maritime. Ce statut particulier de l'automobile et la situation à laquelle la cité-État est confrontée ont ainsi conduit Singapour à prendre des mesures drastiques pour réduire la part de la voiture dans les déplacements.

En 1990, pour modérer la circulation automobile et contenir la progression des infrastructures routières, la cité-État de Singapour a mis en place plusieurs mesures : un péage urbain (*l'Electronic road pricing*) et le *Certificate of Entitlement* (COE). Ce dernier a pour objectif de contrôler et limiter la croissance du nombre de véhicules en circulation.

## → RÉDUIRE LA PLACE DE L'AUTOMOBILE ET FAVORISER D'AUTRES MODES

Pour avoir le droit de posséder, d'enregistrer et d'utiliser un véhicule à Singapour, il est nécessaire d'obtenir un COE. Ce certificat est valable pour une période de dix ans. Son obtention se fait au travers d'un système d'enchères administré par la *Land Transport Authority* (LTA), autorité organisatrice des transports singapouriens. Le nombre de COE en vente est déterminé par un quota mis à jour par le gouvernement tous les six mois.



En fonction de la catégorie du véhicule, le prix peut varier fortement. Il peut même dépasser celui de la voiture elle-même. En 2019, le prix du COE pour un véhicule avec une cylindrée inférieure à 1600 cc a oscillé entre 25 500 et 36 000 dollars singapouriens (entre 17 000 et 23 500 euros). Sur l'année 2018, le COE a ainsi rapporté à la LTA 3,1 milliards de dollars singapouriens (soit environ 2,2 milliards d'euros).

Au même titre que d'autres taxes s'appliquant aux véhicules en circulation, le produit du COE est affecté dans son intégralité au financement de la mobilité. Dans le sillage de sa politique de quota sur l'automobile, Singapour capitalise sur le développement de la compétitivité des transports collectifs. À l'horizon 2040, la cité-État prévoit l'extension du réseau de métro et l'amélioration de la circulation des bus, avec la création de 211 km de voies prioritaires.

## → UN SYSTÈME EFFICACE QUI N'EST PAS SANS CONSÉQUENCE

Le COE présente deux avantages notables pour Singapour. Premièrement, il permet à la cité-État de contrôler très précisément le nombre de véhicules en circulation. En octobre 2017, la LTA a ainsi pris la décision de réduire le taux de croissance du nombre de nouveaux véhicules en circulation, fixé jusqu'alors à 0,25% de véhicules supplémentaires par trimestre. À chaque trimestre de 2017<sup>168</sup>, moins de 400 véhicules ont obtenu un COE. Cette politique a un effet très net sur le taux de motorisation de la population : 11% à Singapour, contre 36% à Paris<sup>169</sup> et 45% à New York<sup>170</sup>, villes avec les plus faibles taux de motorisation de leurs pays respectifs. De plus, le COE contribue à limiter la progression des embouteillages. Le second avantage du COE est qu'il permet à la LTA de dégager une ressource fiscale<sup>171</sup> qui participe au financement des alternatives à l'automobile et notamment au développement du réseau de transports en commun<sup>172</sup>.

Toutefois, le coût et la rareté du COE peuvent pénaliser les ménages les moins aisés. De plus, les frais de renouvellement du COE une fois la

période de validité des 10 ans expirée peut conduire certains habitants à abandonner leur voiture, réduisant de fait la durée de vie (*shelf life*) des véhicules à Singapour. Et l'adage de conclure que « *mêmes les chiens et les chats vivent plus longtemps que les voitures à Singapour*<sup>173</sup> ».



→ RETROUVEZ L'INTÉGRALITÉ DE NOTRE RAPPORT SUR NOTRE SITE INTERNET EN SCANNANT CE QR CODE.

## Qui paie ?



ÉTAT



PRIVÉ



USAGER

## À quelle échelle ?



LOCALE



RÉGIONALE



NATIONALE