

# Road usage charge : mettre à contribution l'utilisateur plutôt que le consommateur

Confrontés aux problèmes de congestion, de pollution et de financement de la mobilité, des villes comme Singapour et des États comme l'Oregon expérimentent aujourd'hui un système de redevance kilométrique qui consiste à faire payer les usagers proportionnellement à leur utilisation de la route.

## → LE PRINCIPE DU « PAY FOR WHAT YOU USE »

En Oregon, les recettes de la taxe sur les carburants vont inexorablement se tarir à partir de 2020, alors même que l'on assiste à la dégradation des infrastructures de mobilité et à un besoin accru de maintenance du réseau routier. La raison de cette baisse du produit de la *fuel tax* tient à la multiplication de véhicules plus économes en carburant et à la croissance démographique, qui amène toujours plus de véhicules sur les routes. L'irruption des véhicules hybrides et électriques sur le marché de l'automobile bouleverse effectivement le modèle traditionnel de financement de la mobilité aux États-Unis en réduisant l'assiette de la taxe sur le carburant. Or cette *state fuel tax*, instaurée pour la première fois en Oregon en 1919, constitue la première source de revenus pour le financement des infrastructures de mobilité orégonaises, produisant pas moins de 600 millions de dollars de revenus par an. Il devient alors fondamental de sortir du modèle « *fuel purchase mirrors road use* » (la consommation de carburant reflète l'usage fait de la route) du XX<sup>e</sup> siècle, qui tend à devenir à la fois obsolète et inégalitaire<sup>174</sup>. Avec le lancement du programme expérimental OReGO par l'*Oregon Department of Transportation* (ODOT) le 1<sup>er</sup> juillet 2015, le *Beaver State* est à nouveau le premier État américain à tester la redevance kilométrique<sup>175</sup>.

À huit mille kilomètres de l'Oregon, Singapour dispose de l'un des systèmes les plus aboutis en matière de tarification routière, fondé sur un péage urbain qui taxe les automobilistes en fonction des niveaux de congestion<sup>176</sup>. Ce système de tarification dynamique, rendu possible par la présence de caméras fixées sur des portiques et d'unités embarquées dans les véhicules, permet non seulement de réguler (principalement aux heures de pointe) le trafic routier de la cité-État mais aussi d'inciter les usagers à considérer des alternatives aux véhicules automobiles<sup>177</sup>. Cependant, Singapour songe à faire évoluer son système de tarification routière en

utilisant la géolocalisation des véhicules, permettant ainsi la mise en place d'une tarification en fonction du nombre de kilomètres parcourus.

## → UN MODÈLE VIABLE ?

Le *Road Usage Charge Program* expérimenté en Oregon implique l'installation, dans l'habitacle du véhicule, d'un boîtier électronique enregistrant le nombre de kilomètres parcourus. Les informations relatives au kilométrage et à la consommation de carburant sont relevées chaque mois par des entreprises privées et transmises directement à ODOT, qui se charge alors de facturer les usagers. Les études réalisées auprès des quelques 1 600 volontaires du programme expérimental ont montré que cette nouvelle taxe était plus équitable que la taxe sur le carburant, dans la mesure où tous les véhicules sont soumis au même tarif de 1,50 *cent/mile* et où les véhicules moins économes en carburant, qui paient déjà la *fuel tax*, sont crédités sur leur compte à hauteur de 30 *cents/gallon*. Cette redevance kilométrique permet surtout de produire un flux stable de revenus, dépendant uniquement du nombre de kilomètres parcourus et non plus de la consommation de carburant. Cette expérimentation s'avère une réussite : les volontaires en tirent une expérience positive et le programme OReGO s'est vu octroyer par le gouvernement fédéral une subvention de 1,2 million de dollars pour perfectionner son modèle, qui a, au demeurant, séduit d'autres États américains.

## → DES USAGERS ENCORE RÉTICENTS

Les différents modèles de redevance kilométrique ont besoin, dans leur majorité, des nouvelles technologies et des données GPS pour améliorer leurs services et les asseoir auprès des utilisateurs. Or, à l'ère du numérique, ces derniers se montrent parfois réticents à partager leurs données personnelles de mobilité avec des acteurs privés, de peur que ces données ne soient utilisées sans leur consentement et à d'autres fins que le seul calcul des coûts de leurs déplacements. Les différents

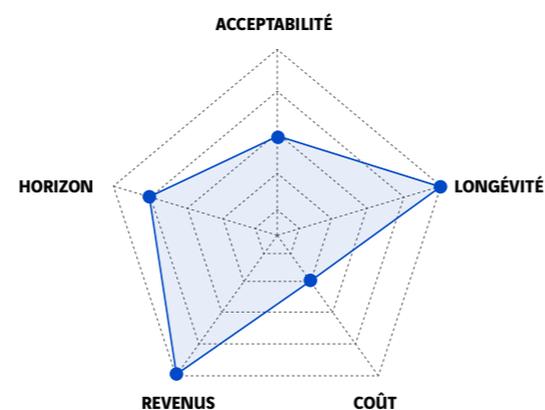
essais menés par ODOT entre 2006 et 2015 ont révélé que de nombreux automobilistes étaient peu enclins à approuver un programme tel qu'OReGO s'il impliquait l'installation d'un boîtier électronique utilisant les données GPS<sup>178</sup>.

En réponse à ce constat, le programme expérimental lancé en juillet 2015 offre la possibilité d'installer un boîtier sans GPS ; de nombreux volontaires ignoraient cependant cette information. Il existe donc un véritable enjeu de communication visant à accroître l'acceptabilité du programme afin qu'il puisse, à terme, remplacer la traditionnelle taxe sur le carburant.

Le succès du système singapourien s'explique notamment par l'utilisation d'une campagne d'information à destination des automobilistes<sup>179</sup>. Toutefois, la mise à jour, en 2020, du système de péage urbain de la cité-État demeure subordonnée à l'acceptation par la population des conditions du fonctionnement du péage, en termes de vie privée comme de coût.



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



## 📍 | Qui paie ?



ÉTAT



PRIVÉ

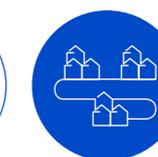


USAGER

## 📍 | À quelle échelle ?



LOCALE



RÉGIONALE



NATIONALE