



Justice coopérative et gratuité des transports en commun*

By/Par	Patrick Turmel
	Université de Toronto
	Patrick.turmel@utoronto.ca

ABSTRACT

Cooperative Justice and Free Public Transit - Urban transportation is a central issue for theories of urban justice. The current car culture is unjust because it discriminates against those who cannot afford to be a part of it, and it is inefficient because it creates a collectively disadvantageous situation. In this paper, I will first argue that public policies should encourage a modal transfer from car to public transit. Drawing on a theory of cooperative justice, I will then argue that free public transit is mutually advantageous and can be defended from both the perspectives of equality and efficiency.

* Je remercie Axel Gosseries ainsi que les deux lecteurs anonymes de la revue *Éthique économique* pour leur lecture attentive et leurs excellentes critiques.

INTRODUCTION

Il est surprenant de constater le nombre restreint de philosophes politiques qui s'intéressent aujourd'hui à la ville. Pourtant, dans les pays occidentaux, la très grande majorité des personnes vivent en ville. C'est là, aussi, que se retrouvent les plus graves inégalités. Tout philosophe sensible aux questions de justice devrait donc accorder à la ville une attention particulière. Les rares à s'y être intéressés ont surtout analysé les débats portant sur la centralisation et sur la décentralisation du pouvoir politique. Face à ce dilemme, la plupart d'entre eux ont choisi de défendre l'intégration politique de la ville, généralement sous la forme d'un palier régional de gouvernement urbain.¹

Leur position s'appuie sur des arguments bien connus en philosophie politique. Ils considèrent que l'intégration pourrait empêcher les comportements opportunistes de la part des entreprises ou des classes favorisées, qu'elle pourrait aussi freiner la ségrégation et, par conséquent, diminuer l'écart entre les riches et les pauvres. L'intégration politique aurait aussi, selon eux, l'avantage démocratique de créer une communauté politique dans laquelle tous les citoyens pourraient participer aux décisions qui les concernent.

Il est en outre possible, à partir de cette position, de réfléchir à la forme des services offerts aux utilisateurs du domaine public urbain. Une des questions qui méritent alors une attention particulière de la part des théoriciens de la *justice urbaine* est celle des transports publics. Il faut voir que le contexte actuel du « tout à l'automobile » est à la fois inéquitable, parce qu'on discrimine ceux qui n'ont pas les moyens d'en profiter, et inefficace, parce que la congestion crée une situation collectivement désavantageuse.

Dans cet article, nous prendrons position en faveur de mécanismes collectifs afin d'encourager le passage de l'automobile aux transports en commun, puis nous tenterons de démontrer la pertinence de faire de la gratuité des transports en commun notre principal incitatif. L'argument sera présenté sous la perspective de l'égalité *et* sous celle de l'efficacité. Il s'agit en fait de démontrer que ces deux principes ne sont pas opposés, mais qu'ils jouent ici un rôle complémentaire. Nous tenterons à chaque fois de lier notre argumentaire aux raisons qui nous font croire que la mise en place de cette politique sur la gratuité des services serait facilitée par l'intégration politique de la ville.

Notre cadre théorique sera celui de la justice coopérative, selon laquelle la société est à la fois un système de *coopération*, visant à créer des bénéfices mutuels, et un système de *coercition*, visant à éliminer les différents problèmes d'action collective qui résultent de l'interaction sociale. Dans les premières pages de sa *Théorie de la justice*, John Rawls affirme que la société se caractérise « à la fois par un conflit d'intérêts et par une identité

¹ Je pense en particulier à Iris Marion Young, *Justice and the Politics of Difference*, Princeton, Princeton University Press, 1990, chapitre 8; Richard Dagger, *Civic Virtues. Rights, Citizenship, and Republican Liberalism*, Oxford, Oxford University Press, 1997, chapitre 10; et Gerald Frug, *City Making. Building Communities without Building Walls*, Princeton, Princeton University Press, 1999.

d'intérêts.»² Il y a un intérêt commun à maximiser le surplus coopératif et un conflit d'intérêt à propos de la distribution de ce surplus. De ce point de vue, la justice fait appel à un principe d'efficience et à un principe d'égalité. Le premier exige que l'accord coopératif soit mutuellement avantageux. On associe généralement ce principe à l'optimum de Pareto selon lequel une situation sociale est préférable à une autre si au moins une personne est avantagée, sans qu'aucune autre ne soit désavantagée. Le second assure à chacun une juste part des bénéfices de la coopération (le *surplus coopératif*). En fait, les *coopérants* doivent adhérer au principe d'égalité afin de profiter de ces bénéfices. De ce point de vue, pour reprendre l'expression de Joseph Heath, la coopération joue le rôle de la « carotte » qui nous incite à accepter l'égalité.³ On trouvera peut-être cette conception de l'égalité trop modique, mais nous pensons qu'elle est suffisante pour défendre l'institutionnalisation d'incitatifs en faveur d'une plus grande utilisation des transports en commun, et, en dernière instance, l'adoption de la gratuité, si l'on arrive à démontrer que de telles politiques seraient au bénéfice de tous, tant à celui des moins favorisés qu'à celui des plus avantagés.

POURQUOI LA SOCIÉTÉ DOIT-ELLE PRENDRE EN CHARGE LES COÛTS DES TRANSPORTS EN COMMUN?

Depuis les années 1950, les Occidentaux ont fait de l'automobile leur mode de transport privilégié. Il s'agit cependant d'un produit de consommation très dispendieux auquel tous n'ont pas accès. Ce choix de société nous pousse malheureusement dans un cercle vicieux : une plus grande utilisation de l'automobile entraîne une diminution de l'utilisation des transports en commun, qui entraîne à son tour une diminution des services offerts. Aux Etats-Unis, par exemple, c'est maintenant 88% des résidents des régions métropolitaines qui utilisent leur voiture pour se rendre au travail.⁴ Cela a pour conséquence d'aggraver la situation des personnes moins favorisées en les rendant esclaves de leur automobile ou, encore, d'aggraver l'importante ségrégation qui existe dans les grandes villes américaines, puisque plusieurs résidents des ghettos des villes-centres ne sont plus en mesure de profiter des emplois qui se concentrent progressivement aux frontières de la ville ou dans ses interstices.⁵ Une telle situation est donc désavantageuse pour de nombreux individus qui préféreraient avoir accès à un système de transport public plus efficace, desservant

² Rawls, John, *Théorie de la justice*, Paris, Seuil, 1987, p.30.

³ Voir Joseph Heath, « On the Scope of Egalitarian Justice » (non publié).

⁴ Sander, Peter et Bert Sperling, *Cities Ranked and Rated. More than 400 Metropolitan Areas Evaluated in the U.S. and Canada*. 1st Edition, Hoboken NJ, Wiley, 2004. Pour certains, il s'agit d'un choix individuel que la société doit respecter. Contre un tel argument, Jane Jacobs nous rappelle dans son dernier livre la guerre qui fut menée par des entreprises comme GM contre les transports publics aux Etats-Unis. Voir Jane Jacobs, *Dark Age Ahead*, New York, Random House, 2004, p.38-43.

⁵ Voir Joel Garreau, *Edge City. Life on the New Frontier*, New York, Doubleday, 1991; et Robert Lang, *Edgeless Cities. Exploring the Elusive Metropolis*, Washington, Brookings Institution Press, 2003. Notons que dans les villes européennes, le phénomène fonctionne généralement à l'inverse. Voir Arnaldo Bagnasco et Patrick Le Galès, « European Cities: Local Societies and Collective Actors? » in *Cities in Contemporary Europe*, sous la direction d'Arnaldo Bagnasco et de Patrick Le Galès, Cambridge, Cambridge University Press, 2000.

l'ensemble du territoire métropolitain, et qui soit abordable quant au coût. La solution la plus avantageuse pour eux serait évidemment la gratuité, ou plutôt, la prise en charge de la totalité des coûts par la société. Deux arguments égalitaristes appuient une telle politique. Premièrement, le financement des transports en commun serait ainsi le résultat d'un système de taxation progressif, dont l'objectif est justement de corriger les inégalités sociales. Deuxièmement, exiger plus des automobilistes permettrait aussi de corriger une autre inégalité : le fait que ceux-ci ne paient pas la totalité des coûts qu'implique leur choix.

Il faut d'abord constater que le système de transport en commun est un bien public, c'est-à-dire un bien que le marché ne réussit pas à distribuer convenablement et que l'État doit lui-même fournir aux citoyens en leur chargeant l'utilisation sous la forme de taxes. Que se passerait-il si le système de transports en commun était laissé entre les mains du marché? Dans le meilleur des cas, on peut imaginer un excellent service au centre-ville pendant les heures de pointe et un abandon des services partout où la demande ne serait pas assez élevée pour assurer au secteur privé un revenu substantiel. Dans le pire des cas, on peut imaginer la disparition des transports en commun, étant donné le tarif exorbitant qui devrait être chargé à l'utilisateur-payeur. Le président américain Ronald Reagan rappelait à ce propos aux fonctionnaires de Miami que la ville épargnerait en achetant une limousine à chacun des utilisateurs des transports en commun plutôt que d'aller de l'avant avec son projet d'amélioration du réseau.⁶ Si c'est le cas, on peut s'attendre à ce qu'aucun utilisateur n'accepte ou ne soit en mesure de déboursier une telle somme. Puis, comme le souligne Mark Bunting, l'expérience britannique de privatisation (pourtant très réglementée) des transports en commun fut plutôt malheureuse, rappelant ainsi le caractère *public* de ce type de bien.⁷ Par conséquent, si nous tenons à préserver un système viable de transports en commun, il est nécessaire que l'approvisionnement de ce bien soit fait par l'État. De ce point de vue, il n'y a donc pas de problème à ce que ce dernier partage les coûts de ce service avec ses utilisateurs.

Cependant, pour les individus les moins favorisés, un accord coopératif selon lequel la totalité des coûts d'un bien public est pris en charge par la société est de prime abord plus intéressant et permet de compenser certaines inégalités. Il faut voir que le tarif exigé pour chacune des utilisations d'un transport en commun est relativement plus important pour la personne défavorisée que pour celle qui est favorisée. Ce que les économistes appellent *utilité marginale décroissante*. L'hypothèse (vraisemblable) est que l'ajout de 1000\$ au revenu annuel d'une personne qui gagne 100 000\$ a un impact positif moins important sur son « utilité » que pour une personne dont le revenu annuel est de 10 000\$. Dans le cas qui nous concerne, un tarif fixe pour les transports en commun est plus élevé aux yeux de la seconde personne. Cette inégalité est corrigée lorsqu'un bien public est fourni entièrement par l'État. En fait, c'est une des raisons qui expliquent que notre système d'impôt sur le revenu est progressif, c'est-à-dire que le taux d'imposition augmente avec le revenu. Un système « gratuit » de transport en commun signifie donc que chaque personne paie selon ses moyens.

⁶ Voir à ce sujet Janet Rothenburg Pack, « You Ride, I'll Pay: Social Benefits and Transportation Subsidies », *The Brookings Review*, Summer 1997.

⁷ Bunting, Mark, *Making Public Transport Work*, Montreal/Kingston, McGill-Queen's University Press, 2004, p.5.

C'est donc pour des raisons d'efficience que le transport en commun doit être de la responsabilité de l'État. Par ailleurs, des raisons égalitaristes permettent aussi de défendre sa gratuité. Certaines propositions allant en ce sens ont suggéré que cette gratuité ne devrait s'appliquer qu'à certains groupes, comme, par exemple, les étudiants, les chômeurs, les personnes âgées... Mais il est faux de croire que les utilisateurs les plus aisés du transport en commun profiteraient d'une politique qui ne leur est pas destinée, puisqu'ils devraient – normalement - payer leur part par le biais de la fiscalité. Quant à ceux qui préfèrent utiliser leur automobile, le fait qu'une plus grande partie de leur impôt serve à payer le transport en commun devrait compenser une seconde inégalité : le fait que ceux-ci n'assument pas la totalité des coûts liés à leur propre choix. Le chiffre généralement avancé est que les automobilistes ne paient environ que 70% de ces coûts.⁸ Mentionnons, par exemple, que le coût des infrastructures pour le transport est partagé par l'ensemble de la collectivité. Et ce chiffre ne prend pas en compte les externalités négatives que produisent les automobilistes sous forme de pollution atmosphérique. En achetant une automobile et en faisant le plein d'essence, on paie les compagnies qui nous fournissent ces produits, mais on ne paie pas pour l'air que l'on pollue. Il est donc important, du point de vue de l'égalité, de nous assurer que les automobilistes assument les coûts qu'ils imposent actuellement à la société et cela pourrait aider à financer les transports en commun.

Bien entendu, l'adoption d'une politique de gratuité des transports en commun devrait exiger d'importants investissements, non seulement pour assumer les coûts de la gratuité, mais aussi pour répondre à l'augmentation de la demande et pour améliorer le service. Nous avons en effet déjà mentionné qu'un autre aspect de l'argument d'équité est que l'ensemble du territoire soit desservi convenablement. Sous cet angle, il nous semble que l'implantation d'une politique de gratuité serait facilitée par l'intégration politique de la ville. Il faut réaliser que les habitants des grandes villes peuvent avoir à traverser quotidiennement l'ensemble de la ville pour combler leurs besoins. Leur résidence, leur travail et leurs loisirs sont souvent situés dans des lieux différents de l'agglomération urbaine. Ainsi, les divisions administratives et politiques des grandes villes ont peu d'importance aux yeux de leurs citoyens. Ajoutons à cela que de plus en plus d'individus parcourent régulièrement la ville en évitant les responsabilités politiques et économiques liées à son utilisation. Dans un tel environnement, seul un palier métropolitain de gouvernement permettrait aux citoyens de participer aux décisions qui les concernent et les obligerait, en retour, à en assumer les responsabilités. Mais il s'agit surtout, en délimitant le territoire de l'espace politique urbain, de tracer une ligne claire autour de la zone de gratuité du transport en commun, marquant ainsi le territoire affecté par l'accord coopératif. L'équité exige un meilleur accès aux transports en commun, mais leur efficacité exige une certaine densité du territoire. C'est la raison pour laquelle il est important d'imposer une limite territoriale précise à la métropole. Il ne s'agit pas de condamner les banlieues déjà existantes ou de forcer leurs habitants à

⁸ Voir Pascal Laliberté et Jérôme Vaillancourt, *Les transports collectifs et alternatifs, pierres angulaires d'une collectivité viable. Agir et planifier maintenant pour notre qualité de vie*, mémoire présenté par Vivre en ville à la Commission sur le transport, la circulation et le stationnement lors de la Consultation sur l'avenir du transport en commun à Québec, février 2004, p.28. Ce mémoire est disponible sur le site de Vivre en ville : www.vivreenville.org.

revenir « en ville », mais bien de mettre un terme à l'étalement urbain, en imposant, par exemple, une « ceinture verte » aux frontières de la ville. On ferait ainsi d'une pierre deux coups : on assurerait la concentration démographique nécessaire à la viabilité du système de transport en commun, tout en aidant à préserver le territoire naturel qui entoure, encore, plusieurs grandes villes européennes et nord-américaines.

LA GRATUITÉ DES TRANSPORTS EN COMMUN EST-ELLE MUTUELLEMENT AVANTAGEUSE?

Nous avons jusqu'à maintenant tenté de défendre la gratuité des transports en commun du point de vue de l'égalité : d'abord, en suggérant qu'un bien public est distribué plus équitablement si la totalité de ses coûts est prise en charge par la société, ensuite, en faisant valoir que les automobilistes qui devront payer davantage pour soutenir cette politique compenseraient ainsi une part de la différence entre ce qu'il leur en coûte de se déplacer en automobile et le coût réel de leur choix pour la société. Il faut maintenant voir qu'une telle politique ne serait pas uniquement à l'avantage des utilisateurs des transports en commun, mais aussi à celui des automobilistes. Encourager l'utilisation de ce système d'une part, et avoir recours à la gratuité comme incitatif principal d'autre part, sont non seulement des choix équitables, mais aussi des choix socialement efficaces. Il ne s'agit pas d'interdire l'automobile. Nous devons respecter ce choix et reconnaître que sa flexibilité la rend très efficace pour certains utilisateurs. Le problème est, d'une part, que conduire une automobile ne coûte pas assez cher à son utilisateur, et, d'autre part, que la pratique généralisée de l'auto-solo produit, sous la forme de sérieuses congestions de la circulation, un véritable problème d'action collective. Croyant être plus *efficients* en utilisant leur automobile, les individus se retrouvent dans une situation collectivement désavantageuse. Peut-on apporter comme preuve cette publicité du service des transports publics londoniens selon laquelle la vitesse moyenne du trafic à Londres était de 11 milles à l'heure il y a cent ans, et qu'elle est encore aujourd'hui de 11 milles à l'heure? Une augmentation de l'utilisation des transports en commun est donc aussi à l'avantage des automobilistes : ces derniers contribueraient à améliorer leur propre mobilité en finançant ce système de transport.⁹ De la même façon, une amélioration de la fluidité des déplacements routiers pourrait avoir un impact positif sur l'économie, en permettant d'augmenter l'efficacité du transport des marchandises. Les économistes Richard Arnott et Kenneth Small ont évalué à 48 milliards de dollars le coût annuel des délais routiers aux États-Unis, soit environ 7% du produit intérieur brut (P.I.B.). Le conseil du transport de l'Union Européenne, quant à lui, a évalué le coût de la congestion en Europe à 2% de son P.I.B.¹⁰

La congestion de la circulation automobile a d'autres conséquences. Elle occasionne d'importantes dépenses liées aux infrastructures routières, non seulement parce qu'elle produit une demande pour de nouvelles routes, mais aussi parce qu'elle est une cause

⁹ La statistique londonienne a probablement changé à la suite des mesures adoptées récemment par l'administration de cette ville. Nous y reviendrons dans la dernière partie de ce texte.

¹⁰ "Or, Why Motorists Always Outsmart Planners, Economists, and Traffic Engineers: The Unbridgeable Gap", *The Economist*, 5.9.98.

importante de la diminution de la durée de vie des infrastructures routières existantes. De telles dépenses pour l'automobile ne sont jamais des investissements à long terme, contrairement à celles faites dans les transports en commun. Nous pouvons penser à l'exemple de Portland, Oregon, où les transports en commun sont gratuits au centre-ville : « la part modale des TC se chiffre maintenant à 40%. Elle est par contre au-dessous de 10% à l'extérieur du centre-ville. Le nombre d'emplois au centre-ville est passé de 50 000 en 1972 à plus de 105 000 en 1998, et ce, malgré le mouvement de décentralisation qui touche la plupart des villes nord-américaines. Malgré une croissance de la population de près de 30%, le nombre d'auto-solistes et les temps de déplacements ont décliné respectivement de 13% et de 9% entre 1985 et 1995. »¹¹ Nous sommes donc confiant qu'une politique de gratuité des transports en commun inciterait les automobilistes à moins utiliser leur voiture et à se servir plus fréquemment des transports collectifs. Soulignons en outre que plusieurs études indiquent qu'une augmentation de 10% des tarifs des transports en commun entraîne une diminution de leur utilisation variant entre 2 et 5%.¹² Il est vrai que la relation inverse n'est pas évidente; il semble même qu'une diminution légère des tarifs n'aura pas d'impact notable sur les utilisateurs. Cependant, des expériences ont démontré que la « gratuité » des transports en commun peut avoir une conséquence importante sur le choix du mode de transport, avec un nombre considérable d'automobilistes optant pour le transport en commun.¹³

Ajoutons à cela deux autres avantages de cette politique. D'abord, contrairement à la majorité des biens publics, la gratuité des transports publics n'est pas susceptible de mener à une tragédie des lots communs, cette idée selon laquelle un bien qui appartient à tous ou dont l'accès est gratuit risque d'être victime des comportements opportunistes de chacun. Ce cas se rencontre dans les systèmes publics de santé. Les hôpitaux deviennent rapidement surchargés, car le coût de leur utilisation pour chaque individu est largement externalisé, c'est-à-dire qu'il est assumé par l'ensemble de la collectivité. La gratuité du transport en commun n'entraînerait pas ce genre de problème. Ceux qui sont susceptibles de passer leur journée à faire des tours de métro ou d'autobus peuvent déjà le faire de toute façon grâce aux laissez-passer. Bien sûr, nous nous attendons à ce que l'utilisation des transports en commun soit en hausse, mais cela fait aussi partie de nos objectifs. Il est aussi intéressant de noter qu'une part non négligeable du coût de notre billet est causée par la vente : rémunération du préposé à la vente, production du billet, réseau de distribution, etc. Il y a donc une perte nette qui serait évitée par la gratuité des transports en commun.¹⁴ Par exemple, si 30% du coût du billet est causé par la vente, les coûts compensatoires de la gratuité n'équivaldront qu'à 70% du coût du billet. Par conséquent, la différence, auparavant payée par les utilisateurs, est épargnée par la société. Il sera important d'en tenir compte lors du calcul des coûts engendrés par une telle politique.

¹¹ Laliberté, Pascal et Jérôme Vaillancourt, *Les transports collectifs et alternatifs, pierres angulaires d'une collectivité viable*, p.19.

¹² Elles sont présentées par Pascal Laliberté et Jérôme Vaillancourt, *Les transports collectifs et alternatifs, pierres angulaires d'une collectivité viable*, p.25.

¹³ Bamberg, S. et P. Schmidt, « Regulating transport: Behavioral Changes in the Field », *Journal of Consumer Policy*, Vol. 22, No. 4, 1999.

¹⁴ Je remercie Joseph Heath pour ce dernier argument.

Cependant, tout en reconnaissant l'importance de favoriser l'utilisation des transports en commun, plusieurs rétorqueront que nous n'avons tout simplement pas les moyens de nous les offrir *gratuitement*. Nous croyons au contraire qu'il s'agisse d'un choix raisonnable pour notre société. À entendre nombre de discours dans l'espace public, on en vient à croire que, malgré l'importante croissance économique que les sociétés occidentales ont connue, celles-ci seraient très pauvres. Cette analyse nous apparaît fautive, mais elle s'explique par le fait que nos standards de consommation ont augmenté à la même vitesse que la croissance. Jamais nous n'avons connu de période où la consommation de biens de luxe, peu importe les classes de la société, fut aussi importante qu'aujourd'hui.¹⁵ En ce qui concerne le transport, nous savons que l'automobile est dorénavant l'une des dépenses les plus importantes des ménages occidentaux. Nous apprenions récemment que pour chaque dollar que les Québécois ont ajouté à leurs revenus entre 1997 et 2002, 0.67\$ ont été consacrés à leur automobile.¹⁶

Nous possédons aujourd'hui des automobiles plus puissantes et de plus grosses maisons. Cependant, de nombreuses études nous apprennent que l'accumulation de ces biens n'a aucune incidence positive sur notre bonheur.¹⁷ Il serait donc raisonnable de moins dépenser pour ce genre de biens afin d'investir dans un domaine qui nous permettrait réellement d'améliorer nos conditions de vie. Si c'est le cas, alors pourquoi ne choisissons-nous pas, individuellement, d'abandonner notre automobile au profit des transports en commun? Le problème, bien connu en économie, est que les individus, en suivant leur propre intérêt, produisent souvent une situation collectivement désavantageuse qu'ils auraient pourtant préféré éviter. Robert Frank illustre cette idée par l'exemple de la pollution. Le fait que des millions de personnes dans les grandes métropoles occidentales choisissent de se déplacer en automobile ne signifie pas qu'ils apprécient le smog qui couvre leur ville. « Au contraire, le smog tend à être excessif dans plusieurs villes parce que les individus qui ont connu les inconvénients du co-voiturage ou de l'autobus finissaient par respirer essentiellement le même air sale que s'ils conduisaient. Il vaudrait vraiment la peine de faire ces sacrifices *si tout le monde les faisait*, car nous aurions ainsi un air significativement plus propre. Mais les individus ne peuvent contrôler que leur propres choix, et non ceux des autres. »¹⁸ C'est la raison pour laquelle il est important de créer des mécanismes collectifs pour faire face à ce genre de problème. Le péage de congestion est l'un de ceux-là.

¹⁵ C'est le propos du livre de l'économiste Robert Frank, *Luxury Fever. Money and Happiness in an Era of Excess*, Princeton, Princeton University Press, 1999. Voir en particulier le second chapitre « The Luxury Spending Boom ».

¹⁶ Selon une estimation de Richard Bergeron de l'Agence métropolitaine de transport. Antoine Robitaille, « Les transports à un tournant. Quel choix ferons-nous pour résoudre les difficultés croissantes des déplacements à Montréal ? », *Le Devoir*, Les samedi 27 et dimanche 28 mars 2004, B3.

¹⁷ Voir Bruno S. Frey et Alois Stutzer, *Happiness and Economics. How the Economy and Institutions affect Human Well-Being*, Princeton, Princeton University Press, 2002, p. 76-91.

¹⁸ Frank, Robert, *Luxury Fever*, p.8.

UN MODE ALTERNATIF DE TAXATION

Des études ont démontré que la plupart des automobilistes sont en accord avec le fait de subventionner les transports en commun.¹⁹ Toutefois, une simple augmentation des impôts n'est peut-être pas la solution la plus efficace pour financer la gratuité de ce système, et ce n'est certainement pas la plus populaire. Plusieurs alternatives s'offrent à nous. La plus populaire est sans doute le péage de congestion. Cette dernière stratégie est utilisée par exemple à Londres et à Singapour. Ces villes possèdent maintenant un système très sophistiqué de tarification électronique pour accéder au centre-ville; le coût est fonction du moment de la journée et de l'intensité du trafic. Les résultats sont impressionnants. À Singapour, selon l'économiste Mathias Reymond, « entre 1975 [moment où fut inaugurée la version primitive de ce système] et 1991, la circulation a diminué de 45% dans la zone délimitée; la vitesse moyenne aux heures de pointe a doublé, passant à 36 km/h. Le trafic a encore diminué de 10% à 15% dans le centre des affaires depuis la mise en place du nouveau système. »²⁰ On donne à ce genre de tarification le nom de taxes pigoviennes, d'après l'économiste britannique A.C. Pigou.

La particularité de cette taxe est qu'elle ne vise pas d'abord à générer des revenus, mais plutôt à rendre l'économie plus efficace, en faisant payer l'émetteur d'externalités négatives. Lorsque l'on emprunte une route, on impose des coûts à tout le monde : à la société en général par l'utilisation des infrastructures routières et aux autres automobilistes sous la forme d'une congestion accrue. Le problème actuellement est que l'utilisation des routes est gratuite, et comme toute ressource offerte gratuitement, on risque fort d'être témoin d'abus. Le péage de congestion n'est donc pas une taxe régressive, comme on l'affirme parfois; c'est tout simplement un moyen d'internaliser les externalités produites par les automobilistes. L'autre avantage de cette taxe est qu'elle permet de régler le problème de la *demande latente* provenant d'automobilistes qui envahissent généralement les routes dès le moment où celles-ci se libèrent. Le péage de congestion brise ce cycle simplement en éliminant le trafic.²¹ Cela dit, il est tout de même possible d'imaginer que les revenus générés par cette forme de taxation pourraient être utilisés pour financer le système de transport en commun.

Les quelques rares philosophes à s'être intéressés aux questions de justice urbaine ont généralement défendu l'intégration politique de la ville, pour ce qui nous paraît être des raisons valables. Nous avons tenté pour notre part de réfléchir dans ce cadre à la question des

¹⁹ Thøgersen, John, « Breaking the habitual choice of the private car », présentation d'un projet de recherche pour le Centre for Transport Research on environmental and health Impacts and Policy (TRIP). Le document est disponible sur le site du centre: www.akf.dk/trip.

²⁰ Reymond, Mathias, « Péage urbain : la preuve par Singapour », Le Monde, Vendredi 21 février 2003.

²¹ Voir Kenneth A. Small, « Urban Traffic Congestion: A New Approach to the Gordian Knot », The Brookings Review, Spring 1993, p.6-11.

transports en commun, en faisant la preuve de la nécessité d'institutionnaliser des mécanismes collectifs favorisant leur utilisation, et en tentant de démontrer la pertinence de leur gratuité du point de la justice coopérative.

Notre propos était circonscrit par ces objectifs; par conséquent, nous n'avions pas la prétention de présenter une liste exhaustive d'arguments. Il serait facile, par exemple, de défendre la nécessité de telles politiques à partir d'arguments environnementaux ou en faisant la preuve des nombreux effets néfastes de la congestion sur la santé publique. On pourrait même ajouter à cette liste qu'une telle politique pourrait avoir un impact positif sur le tourisme. Pour cette raison, il ne serait pas très grave que des visiteurs de passage profitent de ce service sans avoir à en assumer les coûts.