

**Programme GICC Gestion et Impacts du Changement Climatique**  
**Séminaire scientifique de restitution**  
**11-12 mai 2006, PARIS**

**UNE ANALYSE MULTIDISCIPLINAIRE DE L'ACCEPTABILITE DU PEAGE URBAIN**

Frédéric Deroubaix, Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, Matthieu Glachant, CERNA, Ecole des Mines de Paris

**Matthieu Glachant**

Depuis les travaux de Vickrey, la tarification de la circulation est considérée comme une voie d'intervention publique prometteuse du point de vue de l'efficacité économique pour limiter les externalités négatives liées à la circulation routière urbaine (émissions de gaz à effet de serre, pollutions atmosphériques locales, nuisances sonores, congestion urbaine). Mais le péage urbain pose des problèmes d'acceptabilité par le public, les élus ou les groupes d'intérêt concernés. Le projet consiste à mobiliser des analyses économiques, sociologiques et de science politique pour identifier les causes de ces difficultés dans le contexte français et analyser la relation entre efficacité économique et acceptabilité de la tarification de la circulation urbaine.

L'approche est multidisciplinaire et combine analyse économétrique des effets redistributifs de différentes formules tarifaires (tarification d'axes, de zones, à la durée, à l'accès,...), étude de cas (l'expérience difficile du péage urbain sur le périphérique nord de Lyon), analyse comparative (L'expérience londonienne par opposition à celle de Paris) et enquête de perception (organisation de "focus groups"). Dans cette intervention, nous avons choisi de nous limiter à la présentation des résultats de deux modules concernant l'analyse économétrique des effets redistributifs de quatre scénarios de péage urbain sur la ville de Paris et l'organisation des focus group.

**1 Simulation des effets redistributifs de quatre scénarios de péage urbain à Paris**

Les arguments sur l'(in)équité sociale du péage urbain sont récurrents dans le débat public. Cette solution serait régressive en ce sens qu'elle imposerait les coûts les plus élevés aux individus à faibles revenus. A l'aide d'estimations économétriques du choix modal sur un échantillon de 3 300 déplacements domicile-travail en Ile de France, nous simulons l'effet de quatre scénarios de péage urbain pour caractériser la relation entre le revenu des automobilistes concernés et leur surplus. Nous montrons que l'instauration d'un péage urbain de zone réduisant de 20% le trafic, qu'il couvre Paris ou les dix premiers arrondissements, suscite une perte nette pour tous les automobilistes concernés d'environ 1 euro par déplacement. Le niveau de cette perte ne varie pas avec le niveau de revenu. Un péage de zone simple est donc neutre socialement à Paris.

Par rapport à ce scénario de référence, un péage cordon tarifant l'entrée dans Paris présente deux inconvénients : il augmente le niveau de la perte moyenne jusqu'à 1,4 euros, ce qui rend le scénario moins acceptable politiquement, et cette perte est plus élevée pour les bas revenus ; ce péage est donc régressif. Enfin, un péage de zone offrant une exemption partielle de 90% aux résidents comme à Londres est lui aussi régressif. Mais la perte moyenne des automobilistes est plus faible que celle suscitée par un péage de zone simple.

## 2 Analyse prospective des perceptions d'un péage urbain à Paris

Après avoir envisagé les effets redistributifs d'un péage urbain à Paris, il est intéressant d'analyser les rapports qui existent entre la perception des politiques actuelles de déplacement et les représentations que se font divers groupes sociaux de ces effets redistributifs.

Nous avons procédé à cette analyse en envisageant, dans le cadre de groupes de discussion, la reproductibilité de l'expérience du péage londonien à Paris. Nous avons choisi de construire ces groupes de discussion sur la base de groupes sociaux et professionnels préconstitués mais non directement concernés<sup>1</sup> : des élus locaux, des techniciens territoriaux, des représentants d'entreprises, des représentants d'associations d'usagers de différents modes de transports et des représentants du « grand public ».

Il faut tout d'abord insister sur les représentations très hétérogènes de la congestion qui émergent de ces groupes de discussions. Très peu de participants établissent de liens explicites entre congestion et effet de serre (et par conséquent décongestion et lutte contre l'effet de serre).

L'instrument tarifaire est loin d'être considéré comme illégitime et inopérant mais si la taxation des automobiles à l'arrêt est considérée par une majorité de groupes comme un outil possible et souhaitable, la taxation des déplacements apparaît encore pour une extrême majorité des acteurs comme un instrument diabolique.

Instrument diabolique tout d'abord parce qu'aux effets pervers incontrôlables. Le principal grief du péage urbain de zone serait ainsi d'accroître une coupure existante entre Paris et sa banlieue. Peut-être faut-il y voir un effet du dispositif d'enquête (une partie importante des enquêtés font partie de l'Est parisien), mais force est de reconnaître que la vision de l'équité des participants est une vision territoriale qui ne recouvre que très partiellement l'équité sociale qui est celle des économistes.

Instrument diabolique ensuite parce que définitif dans sa forme et exclusif de tous les autres outils des politiques de déplacement et notamment des politiques de rationnement par l'espace et des politiques de développement des transports collectifs existantes.

Il est dès lors très difficile pour les participants (exception faite des élus et de certains participants associatifs) de jouer le jeu de la transposition de Londres à Paris et de discuter des dispositifs envisageables, des niveaux de taxation et des exonérations possibles. Paradoxalement, l'aversion des participants pour la tarification des déplacements se conjugue avec une préférence très marquée pour un péage de zone dont le périmètre s'étend à Paris intra-muros ou à Paris intra-muros et son périphérique. Une formule conjuguant plusieurs zones n'est « en pratique » pas envisageable. Enfin si les participants saisissent bien la contrainte

---

<sup>1</sup> Nous avons fait le choix de ne pas retenir les représentants de groupes de pression d'une part, parce qu'on peut s'attendre à ce qu'ils aient des opinions préconstituées dont ils ne se défassent pas ou peu en raison de leur rôle de représentant, d'autre part parce que l'on connaît d'ores et déjà leurs positions Cf. *Tarifification des déplacements automobiles urbains, la question de l'acceptabilité*, décembre 2001, CERTU..

« économique » du prix permettant de réaliser un équilibre entre recettes recyclables dans les transports collectifs et limitation du trafic, en revanche ils considèrent que l'exonération des riverains de la zone ne soit pas une disposition socialement inéquitable.