

L'Equité Sociale d'un Péage à Paris

Matthieu Glachant

CERNA, Mines ParisTech

Les Journées de l'Economie

Lyon, les 20, 21 et 22 novembre 2008

La question

- Le péage serait injuste en pénalisant plus fortement les pauvres que les riches
 - "La sélection par le portefeuille"
- Je vais soutenir que cette thèse est trop générale. L'équité d'un péage va dépendre
 - de l'utilisation qui sera faite de sa recette
 - de son montant et de sa forme (zone, cordon, etc.)
- L'exemple d'un péage urbain à Paris
 - Mais les résultats sont qualitativement extrapolables à d'autres villes européennes
- En utilisant les données quantitatives de l'Enquête Global Transport de 2001-2002 pour l'Île de France.

Références

- Bureau et Glachant. 2008.
 - "Distributional effects of road pricing: Assessment of nine scenarios for Paris", Transportation Research Part A: Policy and Practice, 42(7), pp 994-1007.
- Téléchargeable : <http://www.cerna.ensmp.fr>

Effets redistributifs de la recette

- Le coût financier du péage supporté par les automobilistes est une recette qui sera transférée à d'autres agents économiques
- Dans la pratique (Londres, Milan, Stockholm), la recette est utilisée pour financer les transports publics

P Quels sont les profils de revenu des automobilistes et des usagers des transports en commun ?

Revenu mensuel des usagers du transport en fonction des origines-destinations et des modes

Mode de transport Origine ↔ Destination	Métro	Train RER	Bus	Voiture
Paris ↔ Paris	1809	1914	1727	2486
Paris ↔ Banlieue	1622	1676	1405	2180
Banlieue ↔ Banlieue	1389	1395	1022	1666
Ensemble	1711	1570	1253	1731

► Les automobilistes concernés par un péage à Paris ont des revenus nettement supérieurs aux autres usagers des transports

► Utiliser la recette pour subventionner (en prix ou en qualité) les déplacements en bus de banlieue à banlieue maximise la redistribution

Effets distributifs au sein de la population des automobilistes

Le péage serait injuste car :

- Un coût financier, de 3 € par exemple, ne représente pas la même chose pour un smicard ou un cadre supérieur
- Le temps gagné résultant de la diminution de la congestion a une valeur plus importante pour un cadre supérieur

Exemple : La valeur du temps des automobiliste en Ile de France par quintile de revenu (Source Bureau et Glachant 2008)

	Quintile 1	Quintile 2	Quintile 3	Quintile 4	Quintile 5
Valeur du temps (€/h)	5.0	6.7	7.9	10.0	11.4

En fait ce raisonnement est trop simple...

Les deux types d'automobiliste

Automobiliste ex ante

```
graph TD; A[Automobiliste ex ante] --> B[Automobiliste ex post]; A --> C[Usager des transports collectifs ex post]; D[Le raisonnement précédent n'est valable que pour ce sous-groupe] --> B;
```

Automobiliste ex post

Coût net = coût financier du péage - temps gagné

Usager des transports collectifs ex post

Le raisonnement précédent n'est valable que pour ce sous-groupe

Nos simulations

- Neuf scénarios de péage
 - Différents montants, différentes dimensions, différentes formes (zone ou cordon), etc.
- Une approche combinant un modèle de choix modal
 - Pour prédire les choix des automobilistes après l'introduction d'un péage
- et un modèle (rudimentaire) de trafic
 - Pour estimer les gains de temps liés à la fluidification du trafic

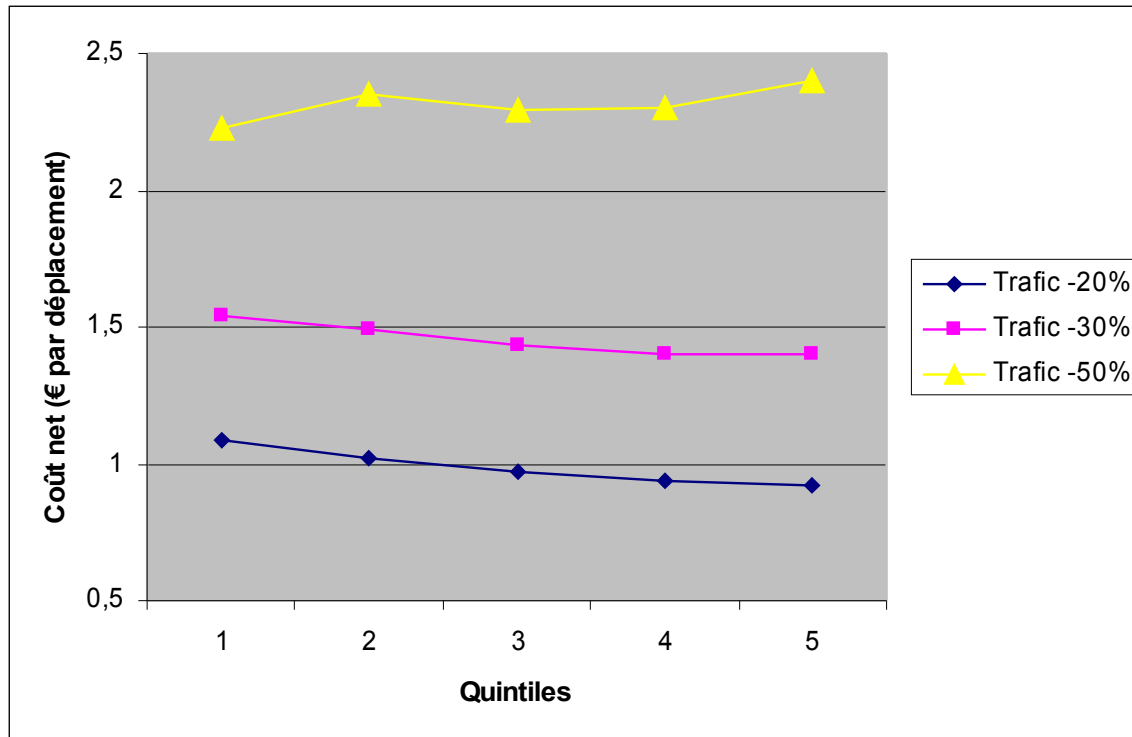
Aujourd'hui, trois scénarios

- Un péage de zone
 - Le trafic dans ou à travers Paris est soumis à un péage uniforme à la journée
- avec trois niveaux de péage :

Taux réduction du trafic	Montant journalier
20%	€3.40
30%	€5.10
50%	€9.50

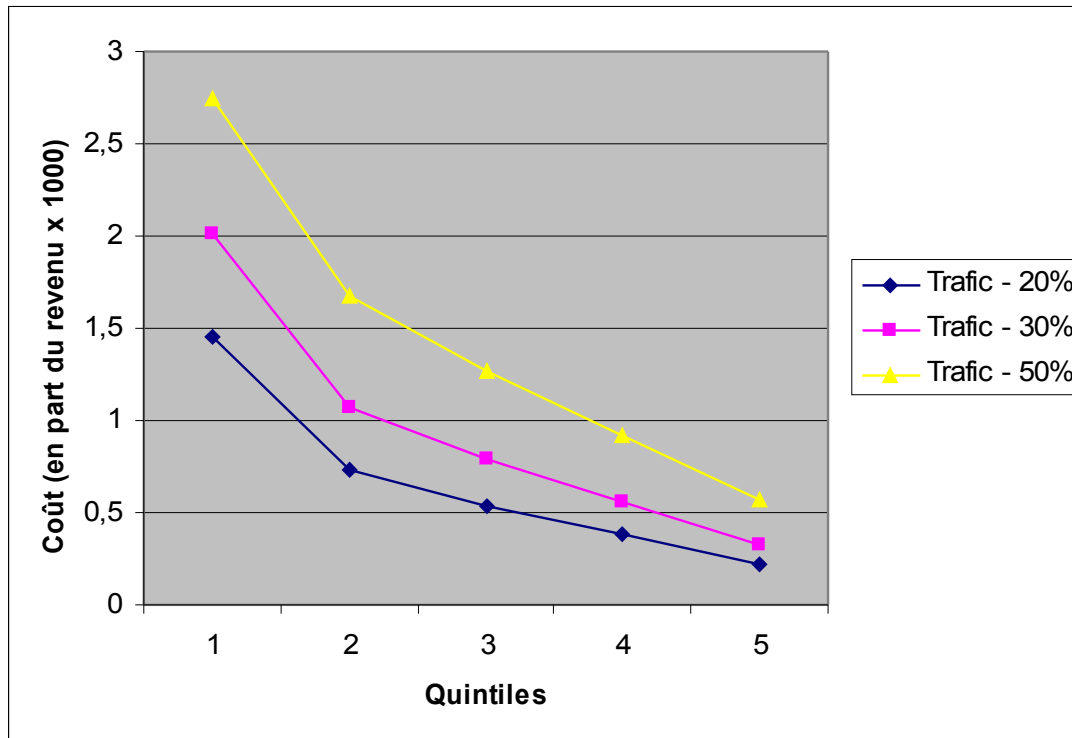
Coût net du péage en € par déplacement

- Selon le quintile de revenu



- ▷ Le coût net est toujours positif (= coût financier supérieur au temps gagné)
- ▷ L'effet distributif dépend du niveau du péage : un péage élevé est, en relatif, plus "juste"

Coût net du péage en part du revenu



Le péage est régressif au sein de la population des automobilistes concernés

Conclusion (1)

- Par rapport à d'autres solutions de rationnement du trafic, un péage génère une recette, et donc un transfert entre automobilistes et les bénéficiaires de cet argent - a priori les usagers des transports collectifs
 - Or les revenus des automobilistes de Paris sont très nettement plus élevés que ceux des usagers des TC (+ 30% en moyenne)
- Au sein de la population des automobilistes, le péage de zone simple suscite une redistribution entre classes de revenu
 - Au profit des plus riches si son montant est faible (< 30% réduction du trafic)
 - Au profit des plus pauvres si son montant est élevé
- En revanche, si l'on exprime les pertes en part du revenu, le péage de zone est régressif
 - Comme le prix de la baguette de pain ou celui du ticket de métro

Conclusion (2)

- Faut-il préférer un critère fondé sur des coûts en euros ou en part de revenu ?
 - Pour moi, le premier est plus adéquat. Le rôle d'un péage n'est pas d'opérer de la redistribution

Merci de votre attention