

# Le péage urbain : une solution ?

Charles Raux

Laboratoire d'Economie des Transports  
(CNRS, Université de Lyon, ENTPE)

Lyon, 21 novembre 2008



# Une réponse à un problème de raretés

- quand on ne peut pas agrandir la capacité ( routiè re)...

*parce que l'espace urbain est rare*

- quand on veut limiter les atteintes du transport à l'environnement et au cadre de vie

*parce que la qualité de l'environnement doit être préservée*

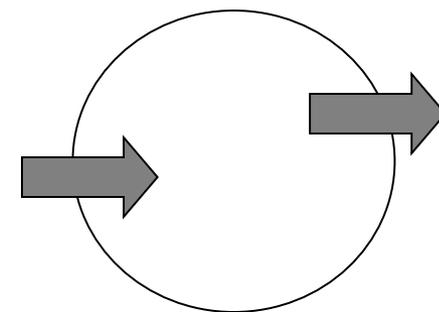
- et quand on ne peut pas investir dans les solutions alternatives (exemple, les transports collectifs)

*parce que l'argent public est rare*

# Les péages urbains

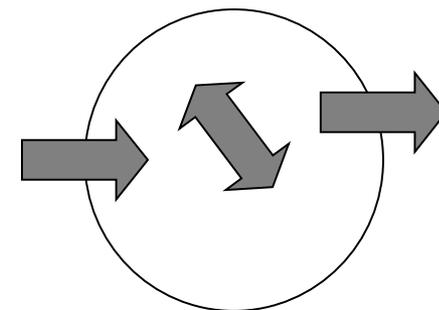
- selon la configuration spatiale

*section de route*



*cordon*

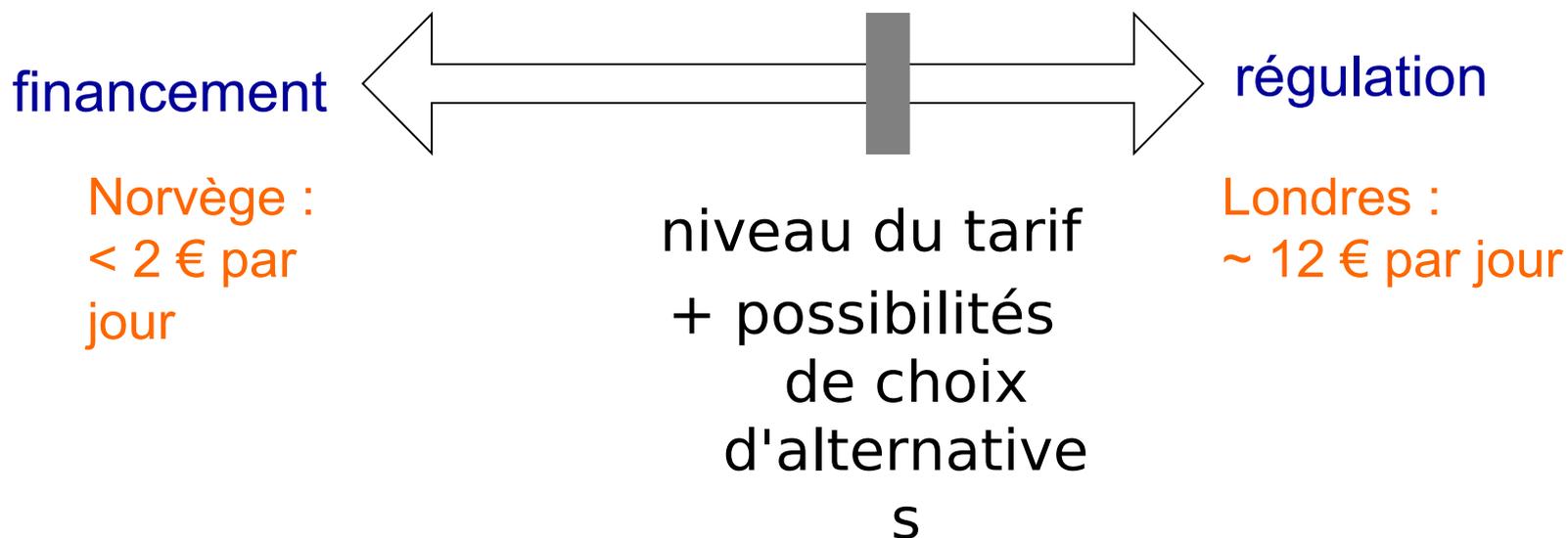
- selon la base tarifaire
  - au km, passage, forfait, durée



*zone*

- selon l'heure du déplacement

# Où placer le curseur ?



et à quoi affecter les recettes ?



# On sait faire, ça marche

- Singapour (1975), péage *multi-cordon* + zone
- Norvège : péages de *cordon*, depuis les années 90 dans les 5 principales villes du pays
- Londres (2003), péage de zone
- Stockholm (2007), péage de *cordon*
- Milan (2008), péage de *cordon*
  
- bientôt Manhattan ?
- ... ?



# Le jeu en vaut-il la chandelle ?

- le péage urbain amène une diminution de la circulation automobile...
  - *donc une amélioration de l'environnement,*
    - *un gain d'espace pour d'autres usages,*
    - *et moins de pression à l'expansion des routes.*
- ... et des recettes supplémentaires
  - *pour financer des alternatives*
- sans le péage, nécessité de
  - *plus de réglementation et de contrôle*
  - *plus de subventions pour les transports collectifs*



# Quid de l'équité ?

- pas de conclusion universelle (travaux empiriques)
- peut-être soit progressif, soit régressif
  - selon la configuration du péage (géographie, horaires, tarifs),
  - selon les lieux de résidence des différents groupes sociaux, selon leurs lieux d'emploi...
- l'affectation des recettes influe également sur les effets distributifs

# Quelle acceptabilité ?

- une volonté politique forte (Londres)
  - avec des ristournes importantes aux résidents
  - et un intense débat public, mais pas de référendum
- un accord entre les partis (Norvège)
  - financement d'un programme précis, durée finie
  - "carotte" du gouvernement central
  - mise en place malgré l'opposition persistante de la population
- contre-exemples
  - Edimbourg : référendum et conflit centre-périphérie

## Et en France ?

- la loi interdit ce type de péage
  - le cadre législatif est même contre-productif (TEO)
- offre de transport d'assez bonne qualité, avant tout un problème de financement
- solutions "à la norvégienne"
  - mutualisation des charges du développement de l'offre
- vers des agences de mobilité d'agglomération ?

