

L'économie politique de la tarification et des investissements dans les transports

Antonio Russo^a

^a Institut Mines-Télécom Business School, CESifo. E-mail : antonio.russo@imt-bs.eu

Résumé :

Ce travail tente de synthétiser les développements récents dans la littérature sur l'économie politique de la tarification et des investissements dans les transports. Il considère des thèmes tels que la tarification routière, le stationnement et le financement des infrastructures. L'article propose quelques réflexions concernant les possibles recherches à poursuivre dans le futur.

Ce travail doit être cité comme :

Antonio Russo (2026). L'économie politique de la tarification et des investissements dans les transports. *Encyclopédie en ligne de l'Association Française d'Economie des Transports (AFET)*. Mars 2026

Introduction

Pendant plusieurs décennies, la littérature économique sur la tarification des transports et les décisions d'investissement des autorités publiques a adopté une approche purement normative. Cependant, de nombreuses prescriptions de la littérature n'ont pas été traduites en règles d'élaboration des politiques. La raison principale est que les politiques que proposées par les élus tiennent compte non seulement des principes économiques, mais surtout de l'idéologie, des préférences de l'électorat, des caractéristiques du processus démocratique, etc. Récemment, les économistes ont adopté une vision moins normative de la prise de décision, mettant l'accent sur le rôle du processus politique dans l'élaboration des politiques des transports. Ce travail tente de synthétiser les développements récents dans cette littérature.

L'économie politique de la tarification routière

Tout d'abord, on considère ici l'économie politique de la tarification routière. Malgré le soutien répandu parmi les économistes, on observe souvent une forte opposition à cette tarification parmi les citoyens ainsi que par les politiciens élus. Plusieurs économistes ont fait valoir que la distribution des recettes des péages et la manière dont ces recettes sont utilisées sont des déterminants essentiels du soutien politique à la mise en œuvre de la tarification routière (Goodwin, 1994 ; King et al., 2007). De plus, ces recettes devraient être principalement allouées au financement des transports publics (Small, 1992).

De Borger et Proost (2012) se sont concentrés sur le rôle de l'incertitude comme déterminant de l'attitude des électeurs à l'égard du péage routier. Les auteurs supposent que les automobilistes dans le *statu quo* sans péage ne peuvent pas évaluer parfaitement leur coût net (ou avantage) idiosyncrasique causé par l'introduction du péage. Cette incertitude conduit même ceux qui bénéficieraient de l'introduction du péage à s'opposer à sa mise en œuvre. Cela explique pourquoi la plupart des tentatives de référendum sur l'introduction d'un péage routier dans les villes ont échoué (ex. Manchester, Edimbourg), ainsi que la mise en place temporaire d'un péage, à titre d'essai avant le référendum (ex. Stockholm).

Reconnaissant que les gouvernements disposent de plusieurs instruments pour réduire la congestion, certains auteurs ont essayé d'expliquer pourquoi la tarification routière génère une forte opposition alors que d'autres instruments sont plus répandus. Par exemple, Russo (2013) considère les frais de stationnement, Fageda, Flores-Fillol et Theilen (2022) considèrent les zones à faibles émissions (ZFE), et De Borger, Glazer et Proost (2022) comparent le soutien politique aux péages routiers et aux permis

de voyager négociables. Les auteurs montrent que l'opposition relativement faible à ces politiques (par rapport à la tarification routière) peut s'expliquer par plusieurs facteurs, comme la concentration des recettes au niveau local, comme dans le cas des frais des stationnement, ou le fait qu'elle visent que certains types de véhicules, comme dans le cas des ZFEs.

Un autre enjeu important pour l'acceptabilité des reformes aux politiques de transport est leur impact sur le marché du logement. Les politiques qui augmentent le prix des déplacements domicile-travail (comme le péage urbain) tendent à augmenter les prix fonciers à travers d'une ville, surtout en proximité du centre, à cause de la capitalisation des coûts de transport. Par conséquent, même les citoyens qui n'utilisent pas les modes de transport concernés peuvent s'y opposer (Borck et Wrede, 2005, 2008). Cet effet dépend aussi de si les citoyens sont locataires ou propriétaires de leur logement, car ces derniers peuvent bénéficier de l'augmentation des prix fonciers (De Borger and Russo, 2018). On peut s'attendre à des effets opposés dans le cas de politiques qui réduisent les coûts de transport, comme les subventions des transports en commun (Brueckner and Selod, 2006). L'importance de l'emplacement au sein de la ville des citoyens au regard de leur attitudes envers les politiques de tarification a aussi été documentée par la littérature empirique (Quigley et Hårsman, 2010 ; Boggio et Beria, 2019 Percoco, 2017).

L'économie politique de la tarification du stationnement

Le stationnement est un élément important de la politique de circulation urbaine. Chaque trajet en voiture commence et se termine par le stationnement, de sorte que le temps et les frais monétaires associés au stationnement peuvent affecter le coût total de déplacement et donc le choix du mode de transport.¹ Cependant, peu d'études analytiques se sont penchées sur l'économie de la politique de stationnement (Russo, 2020). Les tarifs de stationnement en voirie semblent dépasser le niveau socialement optimal dans les rues les plus achalandées de certaines villes (p. ex., Amsterdam, Londres). En revanche, les tarifs de stationnement en voirie dans les rues achalandées de nombreuses autres villes sont assez faibles (en considérant le nombre de places disponibles et leur taux d'occupation), en particulier en Amérique du Nord (Shoup, 2005).

La littérature a essayé d'expliquer ces différences en faisant référence au pouvoir politique des commerçants et leur lobbying sur les élus locaux contre les tarifs de stationnement (De Borger et Russo, 2017), sous l'hypothèse que des tarifs de stationnement plus élevés réduisent la fréquentation des

¹ Inci (2015) propose une revue de la littérature sur l'économie du stationnement.

magasins. Ces contributions constituent une première étape dans l'étude de l'économie politique du stationnement, mais ignorent certains aspects importants. Un exemple est l'attribution de permis de stationnement pour résidents à proximité de rues commerçantes. Il n'est pas rare que les résidents reçoivent ces permis à un prix bien inférieur à la valeur que les visiteurs extérieurs seraient prêts à payer, mais aussi inférieur à la propre volonté de payer des résidents (van Ommeren et al., 2011). Cependant, les gouvernements locaux semblent réticents à éliminer ces subventions implicites aux résidents, probablement par crainte de perdre ces voix.

L'économie politique de la fourniture d'infrastructures

Les infrastructures de transport absorbent une partie importante du budget public et font souvent l'objet de controverses politiques. Knight (2004,2005) a élaboré un modèle de négociation législative pour étudier le niveau des dépenses globales en infrastructure ainsi que l'allocation des fonds entre les échelons administratifs. Son article montre que le processus de prise de décision conduit à des dépenses globalement excessives en infrastructures. Knight montre aussi que la probabilité qu'un représentant individuel vote en faveur de l'allocation proposée dépend positivement des fonds alloués à son propre territoire, et négativement du coût fiscal pour ce territoire. À l'aide de données sur le comportement des représentants au Congrès des Etats-Unis, l'auteur montre effectivement que les représentants politiques poussent à l'approbation des projets d'infrastructure de transport qui bénéficient premièrement à leurs territoires. Halse (2016) utilise des données sur la construction et l'entretien des routes en Norvège pour montrer que les élus des petites zones géographiques peu peuplées sont plus incités à dépenser dans des projets de transport locaux que les représentants des grandes régions. La raison en est que les petites régions paient une part plus faible du coût de ces projets. Bilotkach (2018) confirme ce même type de comportement dans une analyse empirique qui se concentre sur l'influence politique dans l'allocation des investissements dans les infrastructures aéronautiques aux États-Unis.

Certains économistes se sont penchés sur le rôle de la compétition entre partis politiques dans l'allocation des investissements dans les infrastructures. En se concentrant sur le Congrès américain, Albouy (2013) montre que les États dont les représentants appartiennent au parti majoritaire à l'assemblée reçoivent des subventions fédérales plus importantes, en particulier dans le cas des infrastructures de transport. Selod et Soumahoro (2019) étudient l'attribution géographique des routes au Mexique. Leur principal constat est que les municipalités qui ont voté pour le parti du président lors des élections législatives sont récompensées par davantage d'autoroutes financées par le gouvernement fédéral.

Enfin, un rôle significatif dans le cadre de l'allocation des projets d'infrastructure de transport est aussi joué par les résidents locaux. Glaeser et Ponzetto (2018) s'intéressent à l'explication de l'évolution des dépenses d'infrastructure aux États-Unis au cours du XXème siècle, allant d'une période de dépenses excessives pour les mégaprojets dans l'entre-deux-guerres et l'après-guerre à une période de sous-utilisation due à une opposition accrue des résidents (« *not in my back yard* (NIMBY) »).²

Conclusions et suggestions pour la poursuite des recherches

La littérature sur la tarification des transports et l'investissement est bien développée, mais il reste encore beaucoup d'aspects à explorer. Par exemple, le rôle des idéologies politiques n'a pas été suffisamment étudié dans la littérature. De plus, il n'existe pas de travaux sur l'élaboration des politiques de transport par les régimes non démocratiques.

Un autre domaine intéressant pour les travaux futurs est l'analyse des frictions politiques potentielles à mesure que les systèmes de transport s'adaptent aux nouvelles technologies, telles que les véhicules autonomes et électriques (Adler, Peer et Sinozic, 2019). Par exemple, dans de nombreux pays, la taxation des combustibles fossiles génère des revenus importants pour le gouvernement national, et la diffusion des véhicules électriques érodera progressivement cette assiette fiscale. L'élimination des formes traditionnelles de taxation des véhicules rendra-t-elle les péages plus acceptables ? De plus, la tarification routière dans les zones urbaines est généralement administrée par les gouvernements locaux ou régionaux. Peut-on s'attendre à ce que ces gouvernements mettent en œuvre des politiques socialement optimales sans coordination de la part du gouvernement national ? Et si les péages doivent remplacer les taxes sur le carburant, quelle part des revenus devrait être transférée au gouvernement national ? Ce ne sont là que quelques-unes des questions ouvertes que la diffusion des nouvelles technologies de transport soulèvera dans les années à venir.

Références bibliographiques

- Adler, M.W., Peer, S. and T. Sinozic (2019). Autonomous, connected, electric shared vehicles (ACES) and public finance: An explorative analysis. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 2, 100038.

² Un exemple d'une telle sensibilité est le mouvement « *Freeway Revolt* » dans les villes américaines dans les années 1960 et 1970. Voir Brinkman et Lin (2019) pour une analyse de l'impact de ce mouvement sur la politique d'infrastructure.

- Albouy, D. (2013). Partisan representation in congress and the geographic distribution of federal funds. *The Review of Economics and Statistics* 95, 127–141.
- Bilotkach, V. (2018). Political Economy of Infrastructure Investment: Evidence from the Economic Stimulus Airport Grants, *Economics of Transportation*, Special Issue on Political Economy.
- Boggio, M. and P. Beria (2019). The role of transport supply in the acceptability of pollution charge extension: The case of Milan. *Transportation Research Part A*, Vol. 129, 92-106.
- Borck, R. and M. Wrede (2005). Political economy of commuting subsidies. *Journal of Urban Economics* 57, 478–499.
- Borck, R. and M. Wrede (2008). Commuting subsidies with two transport modes. *Journal of Urban Economics* 63, 841–848.
- Brinkman, J. and J. Lin (2019). *Freeway Revolts!* Federal Reserve Bank of Philadelphia Discussion Paper.
- Brueckner, J.K. (2011). *Lectures in Urban Economics*, Cambridge, MA, MIT Press.
- Brueckner, J.K. and H. Selod (2006). The political economy of urban transport system choice. *Journal of Public Economics* 90, 983–1005..
- De Borger, B. and S. Proost (2012). The political economy of road pricing. *Journal of Urban Economics* 71, 79–92.
- De Borger, B. Glazer, A. and S. Proost (2022). Strategic behavior under tradable driving permits and congestion tolls: a political economy analysis, *Journal of Urban Economics*.
- De Borger, B. and A. Russo (2017). The political economy of pricing car access to downtown commercial districts. *Transportation Research Part B* 98, 76-93.
- De Borger, B. and A. Russo (2018). The Political Economy of Cordon Tolls. *Journal of Urban Economics* 105, 133-148.
- Fageda, X., Flores-Fillol, R. and B. Theilen (2022). Price versus quantity measures to deal with pollution and congestion in urban areas: A political economy approach. *Journal of Environmental Economics and Management*, 115, 102719
- Glaeser, E.L. and G.A.M. Ponzetto (2018). The political economy of transportation investment. *Economics of Transportation* 13, 4-26.
- Goodwin, P. (1994). Road pricing or transport planning? In: *Johansson, B., Mattsson, L. (Eds.), Road Pricing: Theory, Empirical Assessment and Policy*. Kluwer Academic Publishers., 143-158.
- Halse, A.H. (2016). More for everyone: The effect of local *interests on spending on infrastructure*. *European Journal of Political Economy* 43, 41-56.
- Hensher, D.A. and Z. Li (2013). Referendum voting in road pricing reform: A review of the evidence. *Transport Policy* 25, 186-197.
- Inci, E. (2015). A Review of the Economics of Parking, *Economics of Transportation* 4, 50- 63.
- King, D., Manville, M. and D. Shoup (2007). The political calculus of congestion pricing, *Transport Policy* 14, 111–123.
- Knight, B. (2004). Parochial interests and the centralized provision of local public goods: evidence from congressional voting on transportation projects. *Journal of Public Economics* 88, 845-866.

- Knight, B. (2005). Estimating the Value of Proposal Power. *American Economic Review* 95, 1639-1652.
- Percoco, M. (2017). Cost Distribution and the Acceptability of Road Pricing: Evidence from Milan's Referendum. *Journal of Transport Economics and Policy* 51(1), 34-46.
- Quigley, J. and B. Hårsman (2010). Political and Public Acceptability of Congestion Pricing: Ideology and Self-Interest. *Journal of Policy Analysis and Management*, 29(4), 854-874.
- Russo, A. (2013). Voting on road congestion policy, *Regional Science and Urban Economics* 43 (5), 707-724.
- Russo A. (2020). Political Economy of Parking Policy. In Albalade A. and A. Gragera eds., *Parking Regulation and Management*. London, Routledge.
- Selod, H. and S. Soumahoro (2019). Highway Politics in a Divided Government: Evidence from Mexico. *Policy Research Working Paper Series* 8710, The World Bank.
- Shoup, D. (2005), *The High Cost of Free Parking*, Planners Press, American Planning Association.
- Small, K. (1992). Using the revenues from congestion pricing. *Transportation* 19, 359-381.
- van Ommeren, J., Wentink, D. and J. Dekkers (2011). The real price of parking policy. *Journal of Urban Economics* 70, 25-31.