Cessons d'encourager la demande de transports

En n'imputant pas à la mobilité tous les coûts externes qu'elle implique, nous induisons une demande de déplacements des personnes et des marchandises qui excède leur utilité sociale réelle. La subvention accordée aujourd'hui à la mobilité urbaine est considérable. Elle résulte de la gratuité injustifiée, qui a, en outre, des conséquences perverse sur l'urbanisme, de l'usage de nos rues par les automobiles. Nous économiserons beaucoup de carburant et de temps, le jour où l'utilisation de l'automobile en ville sera régulée par un péage.

par Yves Martin
Ingénieur général des Mines

Sans mobilité, il n'y a pas de liberté et la liberté n'a pas de prix, mais la mobilité a un coût élevé. Or notre société ne répercute que très partiellement ce coût dans la tarification des transports individuels ou collectifs : coût des infrastructures, accidents, temps perdu du fait de la congestion, atteintes à l'environnement local (bruit, pollution de l'air, effet de coupure des infrastructures) et global (effet de serre et changement de climat), consommation accélérée d'une ressource pétrolière non renouvelable dont le prix actuel est loin des niveaux qu'il atteindra du fait de son épuisement.

En n'imputant pas à la mobilité tous ces coûts externes, nous induisons une demande de déplacements des personnes et des marchandises qui excède leur utilité sociale réelle.

Il est légitime que chacun de nous ait le choix de sa mobilité. Mais ce choix est un arbitrage effectué, au sein de l'ensemble de nos consommations de biens et services, en fonction de leurs prix respectifs, et sous la contrainte des limites de notre budget : en subventionnant la mobilité, notre société incite chacun de nous à accroître la place qu'occupe cette dernière parmi nos diverses consommations.

L'intensité de la mobilité est très sensible au coût de cette dernière

L'intensité de notre mobilité est beaucoup plus sensible au coût de cette dernière qu'on ne le croit généralement.

A très court terme, un relèvement du prix des carburants n'induit qu'une réduction faible, en moyenne, de l'usage que chacun fait du véhicule qu'il possède (une augmentation de 10 % de ce prix provoque une réduction de 3 % de la consommation). Mais, si l'augmentation est durable, nombreux sont ceux qui en tiendront compte pour choisir leur nouvelle voiture, parmi les modèles présents sur le marché ; les constructeurs mettront à l'étude des modèles plus économes, qui sortiront trois ans plus tard, utilisant les technologies disponibles. Puis ils réorienteront leurs travaux sur des technologies nouvelles qui permettront ultérieurement des progrès plus importants (la différence de taxe, entre l'essence et le gazole, qui est, depuis des décennies, sensiblement plus élevée en France que chez nos voisins, n'est pas étrangère à la supériorité des moteurs diesel des constructeurs français).

L'Amérique du Nord, qui n'a jamais taxé ses carburants, consomme, par habitant, 3,5 fois plus de carburant routier que la France

Sur un autre plan, à l'occasion d'un changement de domicile rendu nécessaire par un motif quelconque, le choix de localisation d'une location (parmi les logements disponibles) sera infléchi par le coût des transports.

Les collectivités tiendront compte du coût d'usage prévisible des véhicules particuliers pour développer des transports collectifs, en site propre, longs à mettre en œuvre.

L'implantation des constructions nouvelles d'une ville sera enfin modifiée si le signal sur le prix des transports est fort et crédible dans la longue durée, mais on ne change pas fortement une ville en moins d'un siècle.

Au plan de l'aménagement du territoire, la sous-tarification des transports routiers de marchandises n'a-t-elle pas étendu indûment *l'hinterland* de Rotterdam au détriment des ports français ?

Ces effets, cumulés sur un siècle, expliquent pourquoi l'Amérique du Nord, qui n'a jamais taxé ses carburants, consomme, par habitant, 3,5 fois plus de carburant routier que la France.

Les responsables des transports dans nos agglomérations agissent trop souvent comme si la structure de leur ville

était une donnée intangible, dans le cadre de laquelle ils sont obligés de développer l'offre de transport, face à une demande dont ils subissent la croissance continue qui leur paraît fatale. Ils ne sont pas conscients de leur capacité à réduire cette demande. En réalité, la structure de la ville évolue constamment ; les choix d'aujourd'hui en matière d'infrastructures de transports et de tarification sont responsables de la forme de la ville de demain et de la demande future de déplacements.

Pour évaluer la rentabilité d'une nouvelle infrastructure de transport (route pour véhicules individuels ou transport collectif) et comparer entre elles différentes solutions, on a l'habitude de calculer les gains de temps procurés par cette infrastructure pour l'ensemble des déplacements actuels ; or, après réalisation de l'infrastructure choisie, on constate qu'elle a pour résultat de modifier la carte des déplacements et pas seulement d'en accroître la vitesse : les usagers vont ailleurs.

Il faut apprendre à modéliser la transformation de la ville en fonction des choix d'infrastructures et de la tarification des déplacements.

A court terme, la seule solution pour ajuster l'offre et la demande de transport est d'agir sur l'offre, mais à long terme les actions sur la demande sont seules capables de répondre aux exigences d'un développement durable.

Une subvention considérable accordée à la mobilité urbaine

La subvention accordée aujourd'hui à la mobilité urbaine est considérable.

Elle résulte de la gratuité de l'usage de nos rues par les automobiles. Cette gratuité est injustifiée et a des conséquences perverses sur l'urbanisme.

Trois points doivent être soulignés :

- l'automobile est responsable du coût élevé des transports collectifs urbains ; soit, en effet, ces transports collectifs s'enterrent pour échapper à la congestion de nos rues engendrée par l'automobile, et leurs coûts d'investissement sont très élevés, soit ils restent en surface et subissent la congestion, ce qui augmente sensiblement leur coût d'exploitation et diminue leur attractivité ;
- les automobilistes bénéficient, dans leur ensemble, de toute amélioration des transports collectifs qui leur enlève des concurrents ; ainsi, réduire de 10 % le nombre de véhicules permet d'effacer la congestion et de restaurer une circulation fluide ;
- l'ajustement entre l'offre et la demande pour l'utilisation de nos rues se fait aujourd'hui par le mécanisme de la file d'attente ; un embouteillage n'est, en effet, rien d'autre qu'une queue comme il y en avait devant les magasins vides de l'ex-Union soviétique ; dans tous les autres domaines de notre vie économique, nous savons bien que, pour ajuster sans gaspillage l'offre à la demande, on utilise les prix, et nous économiserons beaucoup de carburant et de temps, le jour où l'utilisation de l'automobile en ville sera régulée par un péage.

Le niveau du péage qui serait légitime est élevé. Mais des péages plus faibles auraient un effet régulateur suffisant.

Les automobilistes urbains sont donc responsables d'une part importante du coût des transports collectifs, ils bénéficient de l'existence de ces transports et ils auraient intérêt à une régulation de la concurrence qu'ils se font entre eux par un péage qui pourrait financer le développement des transports collectifs.

Or jusqu'ici, pour subventionner les transports collectifs, c'est à ceux qui créent des emplois que l'on demande une contribution spécifique (le « versement transport » assis sur les salaires), non aux automobilistes : on préfère créer du chômage plutôt que d'inciter nos concitoyens à n'utiliser leur véhicule personnel que lorsqu'il constitue vraiment la meilleure solution.

Le niveau du péage qui serait légitime est élevé. Les économistes nous enseignent que le péage qui conduit à optimiser l'usage d'une voirie congestionnée, est égal au coût de développement de cette voirie. La façon la moins coûteuse d'augmenter l'espace offert à la circulation est de remplacer le stationnement sur la chaussée par des parcs souterrains (ou en hauteur) dont le coût, rapporté au véhicule x km supplémentaire, rendu possible, est de 0,3 à 0,45 €, soit 6 à 9 fois plus que la taxe sur le carburant. En réalité, des péages beaucoup plus faibles auraient certainement un effet régulateur suffisant pour restituer une part de la voirie existante à l'usage des transports collectifs de surface et pour rendre inutile de coûteux développements de voirie.

Pour maintenir une attractivité suffisante des transports collectifs, face à l'automobile qui bénéficie gratuitement de l'usage de nos rues, on ne fait payer aux usagers des transports collectifs que le tiers de ce qu'ils coûtent (1). On mesure donc l'ampleur de la subvention que nous accordons aujourd'hui à la mobilité urbaine : « subvention implicite » pour l'automobile qui bénéficie de la gratuité de nos rues et « subvention explicite » pour les transports collectifs dont la collectivité doit équilibrer les comptes.

Compte tenu de la décroissance rapide du prix des terrains quand on s'éloigne du centre ville, cette énorme subvention à la mobilité crée une incitation (très efficace à long terme) à habiter loin, dans un urbanisme de moins en moins dense où les déplacements sont de plus en plus longs et où l'on ne peut plus organiser de transports collectifs performants.

Les grandes villes des Etats-Unis, dont la densité n'est que de 20 habitants par hectare, connaissent une consommation de carburant par habitant 5 à 7 fois plus élevée que les métropoles d'Europe ou d'Asie cinq fois plus denses.

L'agglomération parisienne a une densité moyenne de 50 habitants par hectare, mais, si la population par hectare de Paris *intra muros* est de 250 habitants, celle des communes de la proche ban-

(1) La canicule de l'été 2003 montre à quel point la réduction artificielle du coût de la mobilité est devenue un réflexe pour régler les difficultés de court terme : on ne surtaxe pas temporairement (ou ne limite pas autoritairement) l'usage de l'automobile, on instaure une gratuité provisoire des transports collectifs ce qui réduit d'autant leur capacité financière de développement et retarde d'autant l'avènement d'une politique urbaine durable !

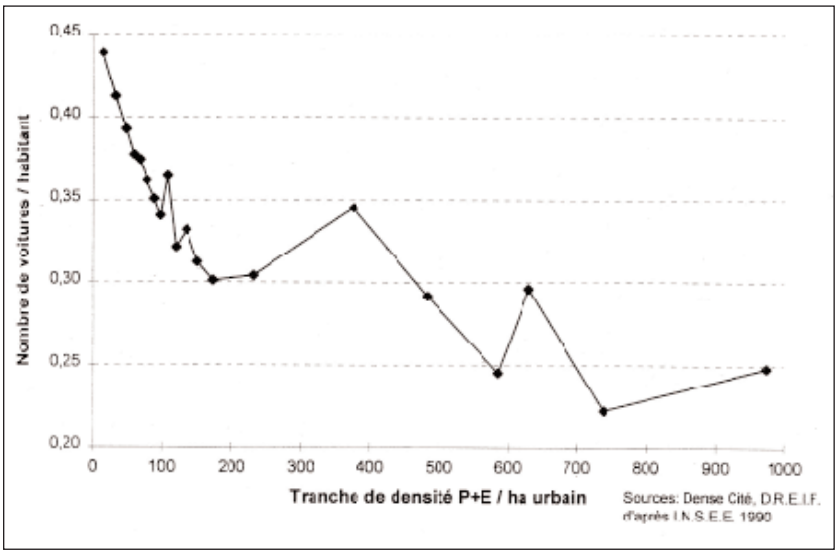

Fig. 1. Nombre de voirutres par habitant selon la densité humaine nette en 1990, en Ile-de-France.

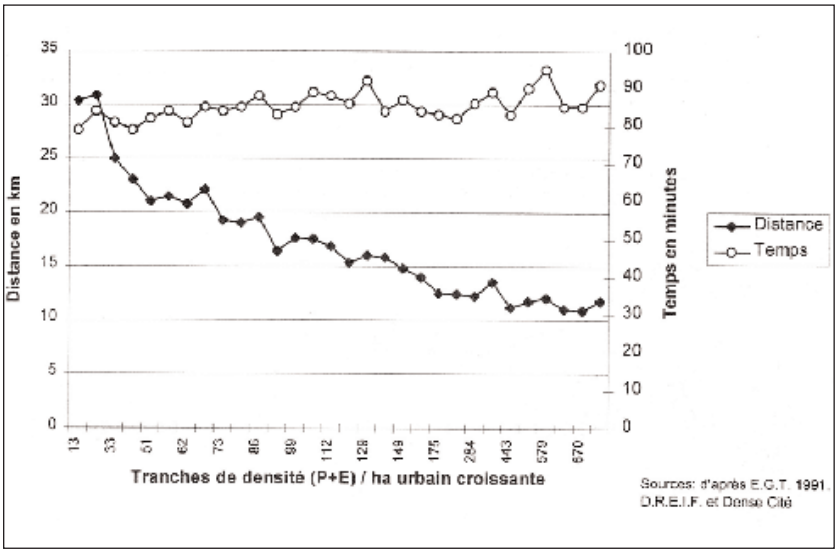

Fig. 2. Distance et temps de déplacement par individu et par jour selon la densité humaine nette de résidence, en Ile-de-France.

lieue est de 70 habitants et les villes nouvelles, que nous construisons aujourd'hui, ont une densité de 20 habitants par hectare seulement, comparable à celle des villes américaines : on constate, dès à présent, que les consommations de carburants des habitants du centre de l'agglomération sont 3 à 4 fois plus faibles que celle des habitants de la périphérie.

Les figures 1 et 2, montrent l'impact de la densité humaine (nombre d'habitants P + nombre d'emplois E, par hectare) sur le nombre de véhicules par ménage d'une part, la distance journalière de déplacement d'autre part.

Le mouvement qui, depuis trois quarts de siècle, façonne nos villes ne paraît pas se ralentir comme le montre la figure 3.

Certains avancent que la subvention à la mobilité serait rendue nécessaire par l'impossibilité dans laquelle sont les ménages, à revenu modeste, de payer les loyers de la zone centrale dense de l'agglomération. Ce point mérite une étude attentive. Les informations dont je dispose suggèrent que l'on consacre, en fait, aujourd'hui beaucoup plus d'argent public à disperser la population de l'agglomération parisienne qu'à permettre l'insertion de catégories sociales différenciées dans le tissu urbain dense, par un allégement du coût du foncier pour les HLM. N'est-ce pas ainsi que l'on crée ou renforce la ségrégation sociale génératrice de tant de difficultés ?

Des politiques publiques encourageant la dilution de l'urbanisme

Outre la subvention à la mobilité, diverses politiques publiques encouragent également, de façon insidieuse, la dilution de l'urbanisme.

Un inventaire non exhaustif, qui mériterait d'être complété, montre les effets pervers des politiques suivantes : aide à l'accession à la propriété, taxation de la main d'œuvre, taxe de publicité foncière…

A partir de 1977, devant la saturation du marché des classes moyennes qui étaient précédemment la cible de l'aide à l'accession à la propriété, on a voulu encourager des ménages à revenu plus modeste à devenir propriétaires (2). Cette cible nouvelle a été contrainte à rechercher des terrains bon marché, plus éloignés des centres villes et des lieux attractifs. Pour apprécier la solvabilité des candidats acquéreurs de logements, les banques comparent le revenu du ménage et la mensualité du remboursement mais ne tiennent pas compte du budget transport qui croît de 8 % du budget des ménages, dans Paris, à 25 %, à la périphérie de la Région Ile-de-France, où il pèse aussi lourd que le coût du logement (voir le tableau ci-après).

Lorsque ces nouveaux accédants à la propriété sont contraints de revendre leur pavillon, faute de pouvoir payer les mensualités d'emprunts, on constate des décotes entre la valeur à la revente et le coût d'une construction neuve, qui peuvent être supérieures à l'aide publique reçue. Cette aide n'est pas allée, dans ce cas, au ménage concerné puisqu'il n'en retrouve pas la trace dans la valeur de son patrimoine.

On doit craindre que ce dispositif ne débouche sur des crises redoutables, dans une trentaine d'années, avec une

(2) Cette évolution paraît avoir été déclenchée notamment pour soutenir l'activité du bâtiment en crise.

	90F	80F	75F	60F	50F	Ensemble
Locataires (privé)						
% logement dans le budget	28	26	2	26	26	26
% transport dans le budget	6	8	10	16	21	11
Budget temps transport du chef de ménage (min.)	92	99	100	97	85	95
Budget temps transport par personne (min.)	86	89	85	84	74	85
Accèdants						
% logement dans le budget	ns	26	33	26	27	28
% transport dans le budget	ns	8	12	20	27	19
Budget temps transport du chef de ménage (min.)	ns	98	113	116	120	115
Budget temps transport par personne (min.)	ns	85	91	88	85	87

Source : A. Pollachini et J.-P Orfeuil. « Les budgets logement et transport en Ile-de-France », à paraître.

population vieillie dont la mobilité sera réduite et une automobile dont le coût d'usage ne pourra qu'augmenter sous l'effet des règlements (normes de pollution, contrôle technique qui envoie à la casse les véhicules les moins chers, pastille verte qui interdit certains jours les véhicules anciens…) et de la suppression nécessaire et progressive de l'actuelle subvention à la mobilité.

Par ailleurs, toujours à propos des aides à l'accession à la propriété, on doit souligner que l'on subventionne sensiblement plus une construction neuve en périphérie, que l'acquisition d'un logement ancien, à restaurer, dans l'urbanisme traditionnel.

Pour ce qui concerne la taxation de la main d'œuvre, une étude a été faite sur les contenus en emploi d'une part, en carburant d'autre part, des deux modes de distribution concurrents que sont le supermarché en centre ville et l'hypermarché en périphérie. On constate que, pour la distribution d'une même marchandise (du lieu de production, au domicile du consommateur), le supermarché crée deux fois plus d'emplois et consomme deux fois moins de carburant que l'hypermarché. En taxant la main d'œuvre et en subventionnant la mobilité, on avantage aujourd'hui l'hypermarché en périphérie.

La même évaluation faite pour le transport d'un passager sur un kilomètre, en autobus d'une part, en voiture particulière d'autre part montre que la construction, l'entretien et l'exploitation du véhicule créent deux fois plus d'emplois et consomment deux fois moins de carburant pour le bus que pour l'automobile. Les charges qui pèsent sur la main d'œuvre avantagent le mode de transport le plus consommateur d'énergie.

Quant à la taxe de publicité foncière, qui pouvait atteindre 7 % du prix de vente d'une résidence principale (3), elle est un frein à la mobilité des domiciles, par laquelle les ménages pourraient réduire leurs trajets quotidiens : la mobilité des domiciles est 4 fois plus forte aux Etats-Unis qu'en France et 2 fois plus forte au Royaume-Uni, pays où cette taxation est inférieure à 1 %.

Deux questions doivent être posées :

- l'urbanisme de moins en moins dense, que nous bâtissons tous les jours, est-il la conséquence d'une préférence profonde des Français pour le pavillon isolé et pour l'automobile ou résulte-t-il largement de la perte d'aménité du centre ville dont les rues ont été abandonnées gratuitement à l'automobile et de diverses politiques publiques qui encouragent insidieusement la baisse de densité de nos cités ?
- un développement urbain qui étend constamment, à la périphérie de nos villes, un urbanisme invivable sans automobile alors que le centre ville devient invivable à cause de l'automobile, peut il être durable ?

Une fiscalité locale, assise sur l'usage de l'automobile en ville