

Octobre 2015

VIVE L'AUTOMOBILISME ! (1)

LES CONDITIONS D'UNE MOBILITÉ CONVIVIALE

FONDATION POUR
L'INNOVATION
POLITIQUE
fondapol.org

Mathieu FLONNEAU
Jean-Pierre ORFEUIL

FONDATION POUR
L'INNOVATION
POLITIQUE
fondapol.org

www.fondapol.org

VIVE L'AUTOMOBILISME ! (1) LES CONDITIONS D'UNE MOBILITÉ CONVIVIALE

Mathieu FLONNEAU
Jean-Pierre ORFEUIL

La Fondation pour l'innovation politique
est un think tank libéral, progressiste et européen.

Président : Nicolas Bazire
Vice Président : Grégoire Chertok
Directeur général : Dominique Reynié
Présidente du Conseil scientifique et d'évaluation : Laurence Parisot

La Fondation pour l'innovation politique publie la présente note dans le cadre de
ses travaux sur la *croissance économique*.

FONDATION POUR L'INNOVATION POLITIQUE

Un think tank libéral, progressiste et européen

La Fondation pour l'innovation politique offre un espace indépendant d'expertise, de réflexion et d'échange tourné vers la production et la diffusion d'idées et de propositions. Elle contribue au pluralisme de la pensée et au renouvellement du débat public dans une perspective libérale, progressiste et européenne. Dans ses travaux, la Fondation privilégie quatre enjeux : la croissance économique, l'écologie, les valeurs et le numérique.

Le site www.fondapol.org met à disposition du public la totalité de ses travaux. Sa nouvelle plateforme « Data.fondapol » rend accessibles et utilisables par tous les données collectées lors de ses différentes enquêtes et en plusieurs langues, lorsqu'il s'agit d'enquêtes internationales.

Par ailleurs, notre média « Trop Libre » offre un regard quotidien critique sur l'actualité et la vie des idées. « Trop Libre » propose également une importante veille dédiée aux effets de la révolution numérique sur les pratiques politiques, économiques et sociales dans sa rubrique « Renaissance numérique » (anciennement « Politique 2.0 »).

La Fondation pour l'innovation politique est reconnue d'utilité publique. Elle est indépendante et n'est subventionnée par aucun parti politique. Ses ressources sont publiques et privées. Le soutien des entreprises et des particuliers est essentiel au développement de ses activités.

RÉSUMÉ

VIVE L'AUTOMOBILISME ! (1) LES CONDITIONS D'UNE MOBILITÉ CONVIVIALE

VIVE L'AUTOMOBILISME ! (2) POURQUOI IL FAUT DÉFENDRE LA VOITURE

Depuis plus d'un quart de siècle, le prêt-à-penser politique a rangé du côté du bien les transports collectifs et les transports ferrés, et du côté du mal la route, la voiture et les poids lourds. La route reste pourtant le support ultramajoritaire des flux de personnes et de marchandises, et est aussi aujourd'hui le berceau des mobilités collaboratives qui joueront un rôle essentiel dans la mobilité de demain. Cette contradiction pose un problème à ceux qui se reconnaissent dans les valeurs de la République et de la démocratie : comment nos élites ont-elles pu s'enfoncer dans un tel déni de réalité et s'éloigner à ce point du concret de la vie de nos concitoyens ?

À l'heure de la montée des populismes, notamment dans les territoires situés à l'écart des métropoles où l'automobile est incontournable, et au moment où la crise grecque démontre qu'un endettement excessif ne peut déboucher que sur une perte de souveraineté humiliante, il est urgent de refonder l'action publique en matière de mobilité en donnant la priorité aux réalités économiques, sociales et environnementales sur les fantasmes.

Les auteurs de ces notes n'ont pas la prétention de dire ce qu'il faut faire, mais de proposer une boîte à outils pour sortir des illusions en confrontant les croyances en cours aux faits et aux comportements des citoyens, et décider en toute connaissance de cause. Face à des citoyens de mieux en mieux formés et informés, il est en effet suicidaire de s'accrocher à des mythes, en continuant à entretenir des confusions, par exemple entre *services publics* de mobilité et *service au public* en matière de mobilité, ou encore en produisant des récits du futur qui ne pourront qu'être démentis, comme celui qui voudrait que la transition énergétique passe par l'envoi au cimetière des éléphants de la route et des véhicules dinosaures qui l'empruntent.

Tous les moyens de déplacements ont des vices et des vertus. Tous ne sont pas adaptés aux différents territoires de la République. La route est certes une infrastructure, mais elle est aussi et surtout un réseau social au service de la mobilité de la très grande majorité des citoyens et de la plupart des échanges économiques. Elle a su s'adapter à des enjeux très divers depuis des millénaires, elle pourra le faire encore demain, pour peu qu'on élabore une pédagogie renouvelée, persévérante, équilibrée et régulée de la transition écologique appliquée à la mobilité.

Repenser et réhabiliter la route, reconnaître son rôle essentiel aujourd'hui et demain, accompagner sa montée en qualité, mettre fin à un tabou routier d'autant plus absurde qu'on demande toujours plus de mobilité aux gens constituent des pas nécessaires si l'on veut contribuer à enrayer les dérives populistes. Il ne sera évidemment pas suffisant, tant ces dérives s'alimentent aussi à d'autres sources. Espérons que la démarche de sortie des illusions par la porte républicaine sera proposée par d'autres dans d'autres domaines.

VIVE L'AUTOMOBILISME ! (1)

LES CONDITIONS D'UNE MOBILITÉ CONVIVIALE

Mathieu FLONNEAU

Maître de conférences en histoire contemporaine à l'université Paris-I Panthéon-Sorbonne et à Sciences Po, chercheur à l'IRICE-CRHI, UMR 8138, universités Paris-I et Paris-IV, axe 1 du LabEx EHNE, président du groupe de recherche Passé Présent Mobilité (P2M).

Jean-Pierre ORFEUIL

Professeur émérite à l'École d'urbanisme de Paris (université Paris-Est), chercheur à l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (Inrets), devenu Institut français des sciences et technologies des transports de l'aménagement et des réseaux (Ifsttar), collaborateur de l'Institut pour la ville en mouvement depuis sa fondation, spécialiste des mobilités et de leurs transformations, et des enjeux économiques, sociaux, environnementaux et urbains correspondants.

INTRODUCTION

DÉPASSER LA CRISE DES REPRÉSENTATIONS DE LA ROUTE

« De l'égalité, de la liberté et de la fraternité ! Voilà sérieusement ce que l'on trouve en germe dans une ville, question de transport et d'abrègement des distances. »

Constantin Pecqueur,

Des améliorations matérielles dans leurs rapports avec la liberté, 1843.

De même qu'il existe des rues de la République dans presque toutes les communes de France, les routes de la République devraient relever de l'évidence. Pourtant, si leur nécessité est connue de tous et ressentie au quotidien, leur utilité a été peu reconnue dans les débats et les propositions politiques. L'utilité de la route a-t-elle été ignorée par habitude, par aveuglement, ou parce qu'elle est présumée toute-puissante grâce au « lobby de la route, du pneu et du pétrole » ? Toujours est-il que, depuis les années 1980, les propositions ont surtout porté sur les alternatives à

l'automobile et au transport routier de marchandises. Toutefois, en quelques années, on est passé de l'enthousiasme pour le fer (Schéma national des infrastructures de transport-SNIT, Grenelle 1, Grenelle 2...) aux révisions déchirantes sur les projets imprudemment mis en avant (commission Mobilité 21) et même à des révisions portant sur l'existant (le rapport Duron sur les trains d'équilibre du territoire). Bien plus, une start-up française, BlaBlaCar, est devenue leader mondial du covoiturage, et un mode routier collectif, l'autocar, est réintroduit dans le jeu. Parce que nécessité (budgétaire) fait loi, la question de la difficile gouvernance des transports s'est retrouvée inscrite au premier rang du débat public et les représentants de la nation ont nuancé de tous côtés certaines postures de principe en faveur des alternatives qui compromettaient l'intérêt général. C'est un premier pas. La question des mobilités ne tient toutefois pas qu'à des questions budgétaires ou de fonctionnalité des transports. Il y a une urgence économique à la reconnaissance des implications de l'écosystème de mobilité associé à l'automobilisme et à l'univers routier sur l'activité nationale, et une urgence politique à sortir du dénigrement et de la culpabilisation de l'automobilisme.

LE TABOU ROUTIER ET AUTOMOBILE DÉSORMAIS EN DÉBAT

La condamnation indifférenciée des usages de l'automobile liée à la pression d'un activisme écologiste moralisant qui évolue parfois en apesanteur politique a pris du plomb dans l'aile, mais l'anti-automobilisme bon teint a occasionné des dégâts collatéraux à une filière routière présentée sans nuance comme archaïque.

Des débats-écrans, qui virent vite à l'ostracisme ou au dithyrambe, perdurent sur certaines thématiques médiatiques – songeons à la mise à l'index du diesel, à l'éloge immodéré de l'électrique ou aux mobilités connectées idéalisées. La part de la route¹ dans la mobilité des Français, comme sa contribution à l'économie et à l'aménagement du territoire, demeure sous-estimée. Sur ce sujet, l'espace académique reste parfois saturé de douces fables immatures² et l'univers médiatique et le monde politique bruissent d'un populisme latent : certaines postures, parfois accusatoires – sur le vote

1. Les chiffres annuels communiqués par l'Union routière de France montrent que la proportion routière des déplacements de biens et de personnes en France est de l'ordre de neuf dixième du total des mouvements.

2. Signalons à ce sujet quelques références éclectiques : Hélène Reigner, Thierry Brenac et Frédérique Hernandez, *Nouvelles idéologies urbaines. Dictionnaire critique de la ville mobile, verte et sûre*, Presses universitaires de Rennes, 2013 ; Thierry Dupont, « Voitures en ville : marche arrière toute », *L'Express*, n° 3328, 15 avril 2015, p. 76-79 ; Thomas Buhler, *Déplacements urbains : sortir de l'orthodoxie. Plaidoyer pour une prise en compte des habitudes*, Presses polytechniques et universitaires romandes, 2015 ; et Ariella Masboungi [dir.], *Ville et voiture*, Parenthèses, 2015 (que l'on me permette de rajouter ici le point d'interrogation - qui change radicalement le sens du texte !-, mal opportunément disparu à l'impression de ma contribution introductive : « L'automobilisme : d'une solution à un insoluble problème urbain ? » - M.F.).

périurbain diesel, par exemple –, rendent incompréhensibles ce « retour à l'auto » que France Stratégie constatait dans une de ses rencontres du début de l'été 2015³. La gestion calamiteuse du dossier de l'écotaxe poids lourds a abouti à un échec, et son remplacement annoncé à l'été 2015 demeure un dossier à hauts risques. Enfin, certains sujets internes à la route s'avèrent rugueux dans la vie réelle⁴.

LE RETOUR DE LA ROUTE DANS L'AGENDA POLITIQUE : QUAND NÉCESSITÉ FAIT LOI ...

Néanmoins, la mobilité s'inscrit aujourd'hui dans un champ où des lignes de force sont en train de réapparaître et d'ouvrir un débat sur des bases plus réalistes et moins partisans, si l'on en juge par les équilibres qui s'établissent parfois à fronts renversés en termes d'étiquettes sur les bancs de l'Assemblée nationale⁵. L'invalidation en bloc d'un système cohérent qui a fait ses preuves perd du terrain chez les politiques en temps de crise économique et de concurrence mondiale exacerbée. Elle apparaît comme un luxe imprudent, désormais hors de portée et de toute façon refusé par la société civile. Les parties prenantes de l'écosystème routier de mobilité remobilisent dans toute leur diversité les acteurs humains, professionnels, culturels, économiques et patrimoniaux, en vue de leur revalorisation. Les analyses sur le « droit à la mobilité » et sur les difficultés de mobilité des segments les plus vulnérables de la population⁶ pointent les besoins d'aide à la mobilité en véhicule particulier hors des grandes agglomérations. La société française est en attente d'une stratégie responsable pour ce secteur désormais structuré⁷ et conscient de ses responsabilités, faute de quoi une intenable schizophrénie perdurera. Concilier réel et idéal est la seule posture réaliste durable susceptible d'assurer la poursuite non fictionnelle des objectifs affichés de la prochaine COP21.

De par ses implications politiques, la route exige une vision stratégique et

3. Rencontre du 2 juillet 2015 du groupe de travail « Mobilités et numérique, vers un nouvel intérêt collectif » sur le thème « Comment traiter les défis environnementaux de la mobilité et notamment celui du retour de la voiture grâce au numérique ».

4. De la révolte des « Bonnets rouges » bretons aux bagarres de rue entre taxis, d'un côté, et chauffeurs et clients Uberpop, de l'autre, le sujet ne manque pas de points de crispation. L'épilogue récent et peu glorieux de l'écotaxe est à prendre au sérieux dans la mesure où il a été révélateur d'une absence de vision suivie pour la route.

5. Un consensus est aussi possible et invite à ne pas désespérer puisque l'écotaxe avait été votée à l'unanimité en 2009.

6. Xavier Coudert, Marc Fontanès et Jean-Pierre Orfeuill, « Les difficultés de mobilité dans la France d'en bas : revue de détail », *Transports*, n° 490, mars-avril 2015, p. 14-29.

7. Même le monde de l'automobile qui, traditionnellement, jouait très personnel s'y est mis : rappelons que l'existence de la Plateforme de la filière automobile (PFA) ne remonte qu'à 2009, après les premiers « États généraux de l'automobile ».

systémique qui suppose des choix impérieux en ce qui concerne la rénovation et l'entretien, mais aussi le traitement d'inégalités environnementales et de précarités sociales potentiellement angoissantes. Dans ce secteur, qui a souffert de tenaces fausses représentations, il faudra aux politiques une agilité pragmatique qui sache jouer sur les échelles d'analyse et d'action.

Notre ambition est de nourrir cette démarche à partir d'éléments objectifs, publiés par les institutions officielles, mais néanmoins souvent ignorés en raison du manque de considération pour l'automobilisme et les services associés depuis de nombreuses années, dans un contexte où les questions routières, à force d'être tenues en lisière, étaient devenues hors cadre, voire hors sujet. Elle n'est pas de mener une « guerre modale » qui n'a plus lieu d'être. Les auteurs partagent l'idée qu'il existe un déficit acceptable pour les transports en commun et publics, notamment là où leur utilité est incontestable, que ce soit dans les zones congestionnées, à destination des publics précaires, ou encore plus simplement là où ils représentent l'alternative la plus efficace. Pour autant, ils ne croient pas que cette situation doive se transformer en une perpétuation de déséquilibres abyssaux, ni nourrir les vains espoirs liés au lancement chimérique de grands éléphants blancs aux délais et devis initiaux intenable – le « tout LGV » ou le Grand Paris Express exclusif pourraient être mis dans la liste.

Historiquement, la route proposait à l'avènement du nouveau régime républicain un idéal d'isonomie. À toute force et plus encore à l'heure de la réforme territoriale, il convient de s'en souvenir et de veiller à la perpétuation de cet idéal. La contestation de la disqualification *a priori* du patrimoine routier que les auteurs de cette note jugent injustifiée est ici argumentée sereinement par la production d'analyses chiffrées. La mise en transparence-résonance globale des données éclaire de façon pragmatique un débat souvent biaisé par des incantations qui se sont traduites par des dettes structurelles, des déficits publics chroniques et des insuffisances récurrentes de recettes, dont témoignent les situations de la SNCF, de Réseau ferré de France (RFF), des autorités organisatrices de transport et de l'Agence de financement des infrastructures de transports de France (AFITF). Quand le populisme guette et que les dettes se creusent, le recours à une approche « laïque » n'est pas une option, c'est une nécessité⁸.

Dans cette première note, nous entrons dans la question en confrontant le point de vue des citoyens, de leurs logiques de choix lorsqu'ils ont à se déplacer et les logiques des politiques publiques en matière de mobilité et d'organisation des systèmes de transport. Nous poursuivons en rappelant

8. Jean-Pierre Orfeuill, *Pour une approche laïque de la mobilité*, Descartes & Cie, 2008.

les principales données de base en matière de mobilité à l'échelle nationale : poids de la route dans la mobilité, risque d'exclusion lié à l'absence de moyens de déplacements, contribution positive des usagers de la route aux finances publiques, et à l'inverse besoins de financement importants et fortement croissants des transports collectifs.

La seconde note *Vive l'automobilisme ! (2) Pourquoi il faut défendre la route* abordera la question de la mobilité à partir des territoires de vie des gens, puis discutera le poids des nuisances et des effets négatifs de la route, effets qui ont fortement guidé les politiques publiques depuis une trentaine d'années.

I. MOBILITÉ ET SYSTÈMES DE TRANSPORT : LOGIQUES PERSONNELLES ET LOGIQUES PUBLIQUES

Se déplacer est source d'utilité et implique principalement deux types de coûts pour l'utilisateur

Les gens se déplacent parce qu'ils font des choses qu'ils jugent utiles à destination : gagner leur vie, étudier, se soigner, se détendre, échanger avec des proches⁹... Cette utilité est contrebalancée par des coûts de déplacement. Pour l'utilisateur, il y a deux types principaux de coûts : la dépense monétaire et le coût en temps (le temps passé, dit « perdu », à se déplacer). Ce dernier s'exprime en unités de temps (minutes, heures...), mais ces durées sont ressenties différemment selon que le déplacement suppose une ou plusieurs étapes (attentes, correspondances...) ou qu'il est perçu comme sûr ou non, confortable ou non (une minute dans le RER le matin est plus pénible qu'une minute assise en TGV). Les modèles de trafic se fondent sur un coût généralisé : on ajoute au coût monétaire la durée de déplacement multipliée par une « valeur du temps perçu », qui est le prix que l'on est prêt à payer pour gagner du temps ou réduire la pénibilité du temps passé en déplacement. Cette valeur varie selon les individus et les circonstances. Des moyennes de l'ordre de 10 à 15 euros de l'heure sont utilisées en France pour les déplacements personnels.

9. À l'exception des déplacements effectués pour eux-mêmes (jogging, vélo de loisir, randonnée, ski...), d'importance marginale dans notre problématique.

Temps et argent sont en partie substituables, mais en partie seulement...

Temps et argent sont partiellement substituables. Nous sommes souvent prêts à payer plus cher pour un système plus rapide, mais pas toujours. Si nous acceptons de payer 10 euros plutôt que 5 pour « gagner » 20 minutes, alors notre valeur du temps est de 15 euros par heure. Si nous cherchons un travail et que nous trouvons deux emplois, l'un à 20 minutes de chez nous, l'autre à 40 minutes, et que l'intérêt et les conditions de travail sont identiques, nous choisirons le premier si la différence de salaire est très faible, mais sans doute le second si le salaire proposé est nettement supérieur. Toutefois, chaque poste de coût a ses propres limites : personne (ou presque) ne serait prêt à passer 5 heures par jour en ne se déplaçant qu'à pied pour ne rien payer, ou à consacrer 40 ou 50 % de son budget, voire plus, en ne se déplaçant qu'en taxi. C'est ce qui explique que les durées quotidiennes moyennes de déplacements se situent autour de 1 heure par jour et par personne¹⁰ et que les parts du budget des ménages affectées à la mobilité restent dans une fourchette assez réduite (entre 12 et 17 % dans la plupart des pays développés).

Coûts privés, coûts publics, coûts sociaux : qui paie quoi dans les systèmes de transport ?

L'existence d'infrastructures (routes, rails, aéroports...) et leur niveau de qualité de service résultent pour l'essentiel de décisions des pouvoirs publics qui les financent soit directement, soit par recours à des partenariats dits « public-privé », dont le plus utilisé en France est la concession, par exemple pour les autoroutes interurbaines. Ce sont aussi les pouvoirs publics (autorités organisatrices de transport urbain, départementales et régionales) qui décident de la consistance des services publics de transport et de leur tarification, notamment dans le domaine des mobilités quotidiennes. Les usagers paient l'accès à ces systèmes par des titres de transport (billets, abonnements...), des péages (autoroutes, stationnement...), des taxes (dont la principale est la taxe sur les carburants).

On nommera ci-dessous « coûts publics » les dépenses engagées par les pouvoirs publics pour l'investissement, la maintenance et l'exploitation des systèmes de transport, et « coûts privés » les coûts acquittés par les

10. La stabilité au fil du temps des durées quotidiennes de déplacement observée dans tous les pays, malgré les évolutions considérables (notamment de vitesse) des systèmes de transport, depuis que des systèmes d'observation fiables et homogènes existent est appelée « conjecture de Zahavi », du nom de cet expert de la Banque mondiale qui l'a formulée dès la fin des années 1970.

utilisateurs directs de ces systèmes (les personnes mobiles). La couverture des coûts de l'offre par les recettes issues de la demande peut être excédentaire. C'est le cas de la route, grâce notamment à la taxe sur les carburants. Elle peut être équilibrée (cas rare, mais de principe pour les transports à longue distance comme les TGV et le transport aérien). Elle peut être déficitaire ou très déficitaire, et c'est le cas des transports publics urbains, départementaux et régionaux, où les usagers ne paient que 20 à 30 % des coûts (un « ticket modérateur » du même ordre que celui de la Sécurité sociale).

En principe, ces déséquilibres dans le bilan économique des différents moyens de transport peuvent être justifiés par deux éléments qui légitiment une action publique : la notion de service public universel accessible à tous et celle d'externalité.

Les transports collectifs urbains, départementaux et régionaux, sont considérés comme des services publics universels. Ils doivent être accessibles à tous. Cela justifie des tarifs adaptés aux capacités contributives de chacun (des réductions tarifaires sous condition de revenu). Cela ne justifie pas les subventions générales à l'offre que nous connaissons aujourd'hui et qui sont en France parmi les plus élevées d'Europe¹¹. Cette sous-tarification généralisée résulte dans la croyance que l'on pourra ainsi « sortir les gens de leur voiture ». Trente ans d'expériences décevantes n'ont pas vacciné contre cette croyance. En outre, l'universalité de ces services est loin d'être acquise, dans la mesure où une part importante de la population (entre 40 et 50 %), celle des périphéries de grandes villes, des petites villes et des territoires ruraux, n'est pas desservie.

Les effets appelés externes ou sociaux traduisent l'impact des activités de transport sur l'environnement ou sur le bien-être des populations. Pendant les Trente Glorieuses, on a beaucoup évoqué une externalité positive, la contribution des routes au développement régional et au désenclavement des territoires ruraux. À partir des années 1970, on a légitimement fait beaucoup d'efforts pour évaluer les effets négatifs (nuisances, accidents, congestion, effet de serre...) et les intégrer aux analyses de rentabilité sociale des systèmes de transport (analyses confrontant les coûts, y compris sociaux, et les bénéfices des systèmes). On a la plupart du temps constaté que l'intégration de ces coûts externes à l'analyse ne changeait qu'à la marge les rentabilités sociales des différents systèmes. Les décideurs publics ont alors

11. Voir, par exemple, European Metropolitan Transport Authorities, *EMTA Barometer of Public Transport in European Metropolitan Areas 2012*, décembre 2013.

adopté, cette fois de façon injustifiée, une logique d'impératif catégorique¹². Ils ont choisi d'ignorer les externalités positives de la route et cherché à faire sortir à tout prix les gens de leur voiture et les marchandises des poids lourds, tantôt au nom de la pollution locale (notamment en ville), tantôt au nom du changement climatique (pour les grandes infrastructures notamment). Ainsi, bien que la voiture achemine trois quarts des actifs vers le travail, soit un vecteur important de la redynamisation du milieu rural (notamment avec le tourisme), bien que les poids lourds assurent plus de 90 % de l'approvisionnement des villes, on ne reconnaît à la route que sa production d'externalités négatives (accidents, bruit, pollution, contribution au réchauffement climatique...). L'imaginaire politique de la mobilité réserve les externalités positives aux transports collectifs, qu'il s'agisse des dessertes TGV dont rêvent tous les maires, ou des transports publics urbains, justifiant au passage le principe et le montant élevé du versement transport, une taxe perçue sur les employeurs ayant au moins neuf salariés¹³ dans les villes françaises de toutes les tailles dotées d'un réseau de transports urbain. Cet imaginaire politique témoigne du besoin d'inscrire les projets de transport dans un récit plus vaste. Sous des allures de conte de fées (des transports collectifs pour tous, efficaces et à prix cassé), le rêve peut aussi se transformer en cauchemar¹⁴. Cet imaginaire est en décalage complet avec la perception par la très grande majorité des citoyens¹⁵ de l'utilité et de la nécessité de disposer d'une voiture, et ce décalage contribue à creuser le fossé entre les citoyens et ceux qui sont censés les représenter. Il est donc temps de présenter quelques faits avérés, qu'on gagnerait à ne pas ignorer.

12. On abordera plus loin le coût de cet impératif, notamment pour les villes de province. En Île-de-France, c'est le réseau de transport du Grand Paris, un projet d'un montant deux fois plus élevé que le tunnel sous la Manche, qui occupe le devant de la scène. C'est un projet d'exception, qui a nécessité une loi et de nouvelles taxes sur les entreprises pour démarrer. Sa faible rentabilité au regard des évaluations socio-économiques classiques prévues par la loi et ses effets malheureusement faibles sur l'amélioration des conditions de déplacements des Franciliens sont dénoncés par les ingénieurs économistes rassemblés dans le Cercle des transports (*Réorienter les priorités du réseau du Grand Paris*, 2014). Ses promoteurs répliquent en mettant en avant de nouvelles méthodes d'évaluation [prise en compte des effets économiques élargis ; voir Émile Quinet, « Le projet de métro "Grand Paris" : une évaluation », *Futuribles*, n° 402, septembre 2014, p. 23-36] qui ne font pas consensus chez les économistes et ne sont pas intégrées aux procédures publiques d'évaluation.

13. Financer les transports publics par une taxe dédiée sur les entreprises du périmètre est une spécificité française qui n'a pas d'équivalent dans le monde.

14. La Grèce, l'Espagne et le Portugal sont les pays européens qui avaient investi le plus dans les infrastructures de transport au cours des quinze dernières années. Ce ne sont pas les pays qui ont le mieux résisté à la crise. En France, la dette du système ferroviaire est de 45 milliards d'euros, pour des recettes commerciales (hors subventions) de l'ordre de 10 milliards d'euros. Les rapports d'audit (Degest, 2015, puis Secafi, 2015) se succèdent pour estimer la seule *stabilisation de cette dette* comme impossible.

15. À l'exception d'une partie (minoritaire) des habitants des très grandes villes, qui peuvent se dispenser de posséder une voiture.

II. LA MOBILITÉ EN FRANCE : DONNÉES DE BASE

1. L'AUTOMOBILE EST LE MOYEN DE DÉPLACEMENT LE PLUS UTILISÉ, SUR TOUS LES CRÉNEAUX¹⁶

81 % des ménages en France, rassemblant 87 % des individus, ont au moins une voiture à disposition ; 83 % des adultes ont le permis (90 % chez les hommes, 76 % chez les femmes, avec un écart plus faible chez les jeunes). La détention de voiture s'est diffusée à tous les niveaux de l'échelle sociale : en 2011, 63 % des ménages du premier quintile (les 20 % de ménage disposant des revenus les plus modestes) en disposent, contre 90 % des ménages du quintile supérieur¹⁷.

La voiture (et les scooters et les motos) assure 75,2 % des déplacements vers le travail (11,4 % pour la marche et le vélo, 13,3 % pour les transports collectifs), 66,5 % des déplacements des jours de semaine (25 % à pied et 8,3 % en transports collectifs), et 74,7 % des déplacements à plus de 100 kilomètres. Globalement, sur 100 kilomètres parcourus en moyens de déplacements motorisés en métropole, 82,9 % le sont en voiture et deux-roues, 5,3 % en bus ou car, 10,4 % en modes ferrés, 1,5 % en avion¹⁸. Cette suprématie tient à trois éléments.

L'automobile permet de se déplacer sur les liaisons où il n'y a pas d'alternative (et, dans la plupart des cas, où il ne peut y avoir d'alternative crédible en transport public). Ainsi, sur 100 kilomètres parcourus en voiture un jour de semaine, seuls 21 % concernent des liaisons internes à la ville centre d'une agglomération ou aux échanges entre cette ville et sa banlieue, les créneaux où les transports publics urbains sont les plus performants.

Pour les déplacements quotidiens, et sur les liaisons où il y a des alternatives, elle est la plupart du temps plus rapide. Ainsi le déplacement moyen en automobile dure-t-il 17 minutes pour 10 kilomètres, quand le déplacement en transport public prend 38 minutes pour 11 kilomètres. Les cas (qui existent en région Île-de-France) où les transports publics sont plus rapides que la voiture sont très rares dans l'ensemble du pays.

Malgré un coût monétaire pour l'utilisateur plus élevé, la voiture est alors choisie pour maintenir le budget temps quotidien dans une limite acceptable. Si l'on

16. Sauf mention contraire, toutes les données de ce paragraphe ont pour source l'Enquête nationale transport et déplacement (ENTD) réalisée en 2008 par le ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie.

17. Source : Insee, enquête « Budget de familles », 2011.

18. Source : Commission des comptes transport de la nation, statistiques 2013. Le transport aérien dans son ensemble joue un rôle beaucoup plus important, mais les déplacements internationaux et ceux concernant les Dom-Tom ne sont pas pris en compte ici.

n'a pas accès à la voiture, on restreint l'espace des possibles pour maintenir les durées dans des limites acceptables. C'est ainsi que les actifs sans permis ou sans voiture n'occupent que des emplois situés respectivement à 8,5 et 9 kilomètres en moyenne de chez eux, pour des durées de migration de 26 et 29 minutes, quand les actifs avec permis ou appartenant à des ménages motorisés occupent des emplois situés en moyenne à 16 et 15 kilomètres pour une durée de 22 minutes. Le choix de l'emploi et de ses caractéristiques (salaires, conditions de travail, intérêt...) est nettement plus élevé pour les seconds.

Ces trois éléments expliquent pourquoi le « transfert modal » (le nombre d'anciens automobilistes qui deviennent usagers des transports collectifs) tant attendu par les élus lors des mises en service de tramways, ou même de métros, reste aussi faible, et invisible dans les statistiques. En revanche, ces nouveaux services permettent d'améliorer les conditions de transport des usagers existants, ce qui n'est pas négligeable.

2. L'ABSENCE DE VOITURE OU DE PERMIS EST PÉNALISANTE, NOTAMMENT SUR LE MARCHÉ DE L'EMPLOI

Les moyens de déplacements individuels offrent la possibilité de se déplacer dans toutes les directions à partir d'un domicile, quand les transports collectifs permettent surtout de rejoindre un centre, et de le faire à toutes les heures, même lorsque les transports publics ne fonctionnent pas. Depuis des décennies, l'emploi s'est diffusé sur les territoires, notamment en banlieue. De nombreux emplois fonctionnent en horaires décalés. Cela laisse supposer que la disposition d'un moyen de déplacement individuel est utile pour bien se positionner sur le marché de l'emploi. Les tableaux ci-dessous montrent que la présence d'une voiture dans un ménage et la disposition personnelle du permis offrent une aire de recrutement potentiel plus étendue. De même, l'absence de permis est associée, à l'échelle de l'ensemble des actifs, à une probabilité de chômage beaucoup plus importante : 8,2 % de chômeurs dans la population active salariée disposant du permis, 27,6 % (trois fois plus) dans la population active salariée ne disposant pas du permis. On peut penser que cette corrélation est liée à la faiblesse du niveau d'éducation des personnes sans permis. C'est sans doute exact, mais il est tout aussi exact qu'une forte différence de probabilité d'emploi persiste à chaque niveau de diplôme et dans tous les types de territoire, avec toutefois un effet beaucoup plus marqué hors des grandes agglomérations (voir tableau 2).

Tableau 1 : Les déplacements vers le travail des actifs ayant un lieu de travail fixe hors domicile

	A le permis	N'a pas le permis	Vit dans un ménage motorisé	Vit dans un ménage sans voiture
Distance entre domicile et travail (en km)	15,3	8,5	15,2	9,0

Source : ENT0, 2008.

Tableau 2 : Taux de chômage selon le niveau d'études, la détention du permis et la résidence (en %)

	Scolarité obligatoire seule	Brevet	Baccalauréat	Études jusqu'à bac + 2	Études supérieures à bac + 2	Ensemble
Agglomérations de plus de 100 000 habitants, en ville centre						
Actifs sans permis	35,7	24,7	14,9	12,2	16,4	24,1
Actifs avec permis	20,1	10,7	12,0	7,6	5,4	9,0
Agglomérations de plus de 100 000 habitants, en banlieue						
Actifs sans permis	29,0	19,6	24,4	13,3	15,5	22,1
Actifs avec permis	12,9	8,0	6,0	4,3	3,9	6,4
Hors agglomérations de plus de 100 000 habitants						
Actifs sans permis	36,4	29,0	35,7	9,1*		31,0
Actifs avec permis	14,6	6,2	5,9	4,4*		5,9

* Effectifs regroupés, du fait du faible nombre de personnes sans permis dans ces catégories.

Source : Xavier Coudert, Marc Fontanès et Jean-Pierre Orfeuill, « Les difficultés de mobilité dans la France d'en bas : revue de détail », *Transports*, n° 490, mars-avril 2015, p. 14-29. Champ : personnes vivant dans des ménages dont la personne de référence a de 25 à 65 ans.

3. SEULE UNE MINORITÉ D'ADULTES UTILISENT LES TRANSPORTS PUBLICS

C'est ce qu'indique un sondage réalisé en 2007 par la Sofres pour Keolis¹⁹, qui définit comme « usager régulier des transports publics » une personne qui s'en est servi au moins une fois dans la semaine. Seuls 17 % des adultes sont dans cette situation. Mode par mode, on compte 12 % d'utilisateurs du bus, 8 % pour les métros, 5 % pour le RER, et moins de 3 % pour les tramways, autocars et trains²⁰.

La situation est différente en Île-de-France, mais réserve néanmoins des surprises : selon le Syndicat des transports d'Île-de-France (Stif)²¹, 27 % des Franciliens de 5 ans et plus n'utilisent jamais les transports publics, 28 % les utilisent moins d'une fois par semaine, 45 % au moins une fois par semaine.

4. L'EXPLOSION DES CIRCULATIONS AUTOMOBILES EST DERRIÈRE NOUS

Le rythme annuel moyen de croissance des circulations automobiles n'a cessé de baisser au fil des décennies. Les circulations augmentaient chaque année de 12 % dans les années 1960, de 5 % dans les années 1970, de 3 % dans les années 1980, de 2 % dans les années 1990. Elles n'ont crû que de 6 % entre 2000 et 2013. Des phénomènes structurels (approche de la saturation des parcs, vieillissement de la population...) expliquent la « décroissance de la croissance », tandis que la très faible croissance économique depuis le début du millénaire, jointe à la hausse significative des prix du pétrole, explique l'accélération de l'atterrissage au cours des dernières années. Le fait majeur est qu'aujourd'hui, dans les pays où le parc automobile est arrivé à maturité (Europe, États-Unis), on observe une stagnation ou une légère baisse des circulations automobiles rapportées aux populations, si bien que la perspective de trafics toujours croissants engorgeant irrémédiablement les réseaux n'est plus de mise.

19. Sofres pour Keolis, « Les Français et les transports en commun », 2007. Nous sortons ici de notre engagement de n'utiliser que des statistiques publiques, mais ce sondage n'a pas été réalisé pour une institution hostile aux transports publics, mais pour Keolis, principal opérateur de transport public après la RATP.

20. Le total est supérieur à 17, puisque les usages sont souvent combinés, bus + métro par exemple.

21. Le Stif, autorité organisatrice des transports en Île-de-France, est présidé par le président de la Région.

5. LE POIDS DES TRANSPORTS DANS LE BUDGET DES MÉNAGES EST STABLE OU LÉGÈREMENT DÉCROISSANT

La part des transports dans le budget des ménages est orientée à la baisse. C'est pour partie dû à un artefact statistique (le champ de la consommation des ménages a été étendu), pour une autre partie dû à une réalité méconnue : la baisse du rythme d'achat des voitures neuves liée, d'une part, à l'augmentation de la durée de vie technique des voitures²² et, d'autre part, à la dévalorisation symbolique de la voiture qui rend acceptable l'usage d'un véhicule ancien.

Tableau 3 : Part du budget des ménages consacrée à leurs déplacements (en %)

1982	1985	1990	1995	2000	2005	2010	2013
15,7	15,1	14,9	14,0	14,5	14,0	13,5	13,2

Source : Rapports annuels de la Commission des comptes transport de la nation, éditions successives.

La présence d'une voiture ou de plusieurs voitures au sein d'un ménage occasionne une dépense, mais permet aussi, on l'a vu, un meilleur accès au marché de l'emploi, et peut être source d'économies sur d'autres postes. Par exemple, lorsqu'on s'intéresse aux dépenses de logement (limitées aux loyers et aux remboursements d'emprunt, supposées nulles pour les propriétaires n'ayant plus de remboursements) et de voiture au quotidien, la dépense sur l'ensemble de ces deux postes représente 24 % des revenus, que les ménages disposent ou non d'une voiture²³.

Au sein du budget de transport, les achats de véhicules neufs comptent pour 26 %, les dépenses de carburant pour 26 %, les autres dépenses liées aux véhicules individuels (entretien, réparations, assurance, péages...) pour 31 %, l'usage des services de transport pour 17 % (dont 7 % pour le transport aérien). On retiendra de ce décompte que la dépense de carburant, très médiatisée à chaque hausse, ne représente en moyenne qu'un quart du budget transport et moins d'un tiers du budget automobile.

22. La voiture est l'un des rares, sinon le seul, des produits de grande consommation à avoir vu sa durée de vie augmenter. La voiture moyenne en circulation aujourd'hui a 8,3 ans, contre 5,8 pendant toutes les années 1980, et 103 000 kilomètres au compteur, soit 33 000 de plus qu'en 1990. On pourrait imputer ce phénomène à la diésélisation du parc, mais le même phénomène s'observe aux États-Unis, où les voitures diesel ne sont pas commercialisées.

23. X. Coudert, M. Fontanès et J.-P. Orfeuill, *art. cit.*

6. AUCUN DE CES PHÉNOMÈNES N'EST PROPRE À LA FRANCE, QUI SE SITUE « DANS LA MOYENNE EUROPÉENNE »

Le tableau 4 ci-dessous compare la France aux quinze pays qui constituaient l'Union européenne avant l'élargissement (UE 15). Les similitudes l'emportent sur les différences. Les taux de motorisation sont comparables. La part des transports dans le budget des ménages est assez similaire. La part des services de transport dans ce budget est légèrement inférieure en France, où ils sont nettement plus subventionnés. Les distances parcourues par les Français apparaissent nettement supérieures, mais c'est pour l'essentiel lié à un effet de champ : seule est considérée ici la mobilité terrestre sur le territoire national, et les Européens du Nord et les résidents du Royaume-Uni voyagent plus hors de leurs frontières, et plus en avion, pour rejoindre les destinations ensoleillées. L'importance de la voiture dans la mobilité est très comparable, seuls changent, au sein des services de transport, les poids respectifs du rail (plus développé en France) et des autocars (plus développés ailleurs).

Tableau 4 : Comparaison synthétique entre la France et les pays européens

	France	UE 15
Nbre d'automobiles pour 1 000 habitants	502	509
Part des transports dans le budget des ménages (en %)	14,4	13,4
Structure du budget de transport (en %)		
Achats de véhicules	25,1	27,6
Dépenses de détention et d'usage	59,1	54,0
Usage de services de transport	15,8	18,4
Distance annuelle parcourue par personne (en km)	15 300	12 600
Kilomètres en voiture et moto (en %)	84,0	83,0
Kilomètres en bus et car (en %)	5,3	8,4
Kilomètres en modes ferrés (en %)	10,7	8,6

Source : Commission européenne, *EU Transport in Figures*, 2013 [données relatives à 2011].

7. À TRAVERS DIFFÉRENTES TAXES SPÉCIFIQUES, L'AUTOMOBILISTE PAIE BEAUCOUP PLUS QUE CE QUE LES POUVOIRS PUBLICS DÉPENSENT POUR LES ROUTES

Les usagers de la route (automobilistes et poids lourds) s'acquittent de taxes spécifiques²⁴ (on ne prend pas ici en compte la TVA) qu'on peut comparer à la dépense des pouvoirs publics pour la route. Le produit des taxes sur les véhicules (certificats d'immatriculation, taxe à l'essieu, taxe sur les véhicules de société), sur leur assurance (taxe spécifique versée à la Sécurité sociale) et des redevances domaniales des sociétés d'autoroutes s'élève à 6,6 milliards d'euros en 2013. Le produit des amendes de la circulation s'élève à 1,7 milliard d'euros. Ce sont toutefois les taxes sur les carburants (anciennement TIPP, aujourd'hui TICPE et TGAP) qui fournissent le gros des recettes spécifiques : 25 milliards d'euros pour ces taxes spécifiques, elles-mêmes soumises à TVA, ce qui fait dans ce cas précis de la TVA une taxe spécifique qui porte la recette fiscale sur les carburants à 30 milliards d'euros. Sans compter les amendes, la route fait donc rentrer dans les caisses des pouvoirs publics 37 milliards d'euros de recettes spécifiques. Les pouvoirs publics ont, quant à eux, dépensé 18 milliards d'euros pour la route, dont 11 en investissements.

On retiendra, à titre d'ordre de grandeur, que la fiscalité spécifique générée par l'usage des routes rapporte aux pouvoirs publics deux fois plus que les dépenses qu'ils consacrent à la route.

8. LES TRANSPORTS COLLECTIFS NÉCESSITENT AU CONTRAIRE D'IMPORTANTES FINANCEMENTS PUBLICS

On se limite ici aux transports collectifs proposés par des autorités organisatrices (transport urbain, départemental et régional).

Les ménages dépensent pour ces transports²⁵ 6,8 milliards d'euros (2,9 en Île-de-France, 1,1 pour les transports urbains en région, 1,6 pour le transport départemental, 1,2 pour les trains régionaux). Les seules administrations publiques locales financent quant à elles à hauteur de 19,3 milliards d'euros ces transports de la vie quotidienne (dont 16 pour le seul fonctionnement),

24. On ignore ici les péages d'autoroutes, qui ne sont pas des taxes, et les dépenses d'investissement et de fonctionnement des sociétés d'autoroutes. Les montants sont issus du rapport de la Commission des comptes transports de la nation de 2013.

25. Commissariat général au développement durable, « Le compte satellite des transports », *Études & documents*, n° 111, août 2014. Les données sont relatives à 2011.

pour partie grâce à leur propre fiscalité, et pour partie grâce au versement transport, une taxe prélevée sur les entreprises situées dans un périmètre de transport urbain. Il conviendrait, pour être complet sur le montant des dépenses publiques, d'y ajouter quelques financements d'État, des dotations à RFF qui concernent les transports de la vie quotidienne et d'affecter aux trains régionaux et à Transilien la part des charges de retraite (4,6 milliards d'euros de dotation d'État aux régimes spéciaux) qui leur revient.

On peut retenir à ce stade que les presque 7 milliards d'euros dépensés par les ménages dans ces systèmes ne sont que la partie immergée d'un iceberg d'au moins 27 milliards, c'est-à-dire que les usagers ne paient au plus que le quart du coût global. La part de la dépense effectivement payée par les usagers du transport public est du même ordre de grandeur que le « ticket modérateur » relatif aux dépenses de santé.

Cette situation est d'autant plus préoccupante que l'évolution de la dépense publique dans ce domaine semble hors de contrôle depuis longtemps. Une première étude²⁶, sur la période 1985-2002, a ainsi établi que la dépense publique pour les transports urbains était passée de 0,48 % du PIB au début des années 1980 à 0,65 % du PIB au début des années 2000, alors que la part de ces transports dans la consommation des ménages ne progressait pas. Pour les transports urbains de province, sur une période plus récente (2000-2009), les déficits d'exploitation des réseaux ont augmenté de 5 % par an en monnaie constante, pour une augmentation annuelle de l'offre limitée à 2 %, et pour une richesse nationale (PIB) en croissance de 1,2 % seulement²⁷. On peut douter du caractère durable, et souhaitable, de ces dynamiques.

9. COMBIEN COÛTENT UN KILOMÈTRE PARCOURU EN VOITURE ET UN KILOMÈTRE EN TRANSPORT COLLECTIF ?

Les ménages ont dépensé environ 135 milliards d'euros pour leurs déplacements en voiture en 2011. Leurs véhicules ont roulé environ 430 milliards de kilomètres et ont assuré 813 milliards de passagers-kilomètres²⁸. Le coût du kilomètre parcouru par un véhicule est donc de l'ordre de 31 centimes, et le coût du passager-kilomètre est de 17 centimes

26. Jean-Pierre Orfeuil, « Les coûts des déplacements urbains : la durabilité du modèle en question », *Revue d'économie financière*, n° 86, novembre 2006, p. 65-79.

27. « Le vrai coût des transports de la vie quotidienne », *Infrastructure & Mobilité*, n° 111, septembre 2011, p. 11-18.

28. Deux personnes transportées sur 50 kilomètres font 100 passagers-kilomètre, comme 10 personnes transportées sur 10 kilomètres.

en moyenne. Le montant des taxes spécifiques incluses dans ce coût payé par l'utilisateur excède, on l'a vu, la dépense routière des pouvoirs publics.

Les transports collectifs de la vie quotidienne assurent 63 milliards de passagers-kilomètres. Avec un coût global d'au moins 27 milliards, le coût par voyageur-kilomètre est en moyenne de 43 centimes, le coût supporté par les usagers de 11 centimes. Bien que ces systèmes aient parfois, notamment en province, l'image de « transports des pauvres », leur coût global au passager transporté est plus de deux fois supérieur au coût en voiture. Pour chaque kilomètre parcouru dans ces transports, les pouvoirs publics doivent mobiliser des impôts à hauteur de 32 centimes. Au sein de ces systèmes, c'est le transport urbain de province qui est le plus cher : la seule dépense des pouvoirs publics au voyageur-kilomètre est supérieure au coût kilométrique du taxi. Le système francilien, avec ses taux de remplissages élevés, voire excessifs, est le moins cher au voyageur-kilomètre transporté, au prix de médiocres conditions de confort.

CONCLUSION

La route, comme infrastructure, et l'automobile, comme moyen de déplacement, sont très majoritaires, et depuis longtemps, dans la mobilité des Français comme des Européens. Elles jouent un rôle essentiel dans l'accès à l'emploi, ce que montrent, *a contrario*, les difficultés de ceux qui n'ont pas accès à la voiture. Malgré les hausses répétées du prix du pétrole, notamment depuis le début du millénaire, la part de l'automobile dans le budget des ménages décroît légèrement. Comme dans la plupart des pays développés, les circulations automobiles sont stabilisées : l'explosion des trafics est derrière nous. En outre, les développements attendus du covoiturage et de l'autocar permettent d'accroître la résilience du système et d'envisager des baisses des circulations les plus coûteuses en termes économiques et environnementaux, celles où l'on est seul au volant. Enfin, les automobilistes paient en taxes (notamment en taxes sur le carburant) environ deux fois plus que ce qu'ils coûtent aux administrations en charge de la maintenance et de l'exploitation routière, ce qui contraste avec les besoins lourds et croissants de financement public des systèmes de transport collectif. Malgré tous ces éléments positifs, il est probable que la condamnation de l'automobilisme (on parle de dépendance automobile comme on parle de dépendance à l'alcool et aux drogues) et la culpabilisation des automobilistes par la majorité des politiques et des

médias perdure. Est-ce seulement parce qu'il est difficile de se défaire de ses habitudes et de sortir d'un « politiquement correct » rassurant ? Est-ce parce que la vision politique de l'automobile repose principalement sur les problèmes posés par les véhicules individuels dans les grandes villes, où effectivement des alternatives existent ? Est-ce parce que les effets négatifs de l'automobile, notamment sur le climat, sont trop importants et ingérables ? Ces questions sont abordées dans la seconde note *Vive l'automobilisme ! (2) Pourquoi il faut défendre la route.*

ÉLÉMENTS BIBLIOGRAPHIQUES

Ces éléments renvoient aux travaux des auteurs. D'autres éléments bibliographiques figurent dans le corps du texte.

Mathieu Flonneau, *Défense et illustration d'un automobilisme républicain*, Descartes & Cie, 2014.

—, *L'Autorefolement et ses limites*, Descartes & Cie, 2010.

—, *Les Cultures du volant, XX^e-XXI^e siècles. Essai sur les mondes de l'automobilisme*, Paris, Autrement, 2008.

Mathieu Flonneau (dir.), *Automobile. Les cartes du désamour*, Descartes & Cie, 2009.

Mathieu Flonneau et Vincent Guigueno (dir.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?*, Presses universitaires de Rennes, 2009.

Mathieu Flonneau, Léonard Laborie et Arnaud Passalacqua (dir.), *Les Transports de la démocratie. Approche historique des enjeux politiques de la mobilité*, Presses universitaires de Rennes, 2014.

Mathieu Flonneau et Arnaud Passalacqua (dir.), *Utilités de l'utilitaire*, Descartes & Cie, 2010.

Jean-Pierre Orfeuill, *Une approche laïque de la mobilité*, Descartes & Cie, 2008.

—, *Mobilités urbaines, l'âge des possibles*, Les Carnets de l'info, 2008.

—, « Les coûts des déplacements urbains : la durabilité du modèle en question », *Revue d'économie financière*, n° 86, novembre 2006, p. 65-79.

—, *Les Coûts externes de la circulation routière. Essai d'évaluation et étude de stratégies de minimisation*, rapport Inrets, n° 216, juin 1997.

—, *Je suis l'automobile*, Éditions de l'Aube, 1994.

Jean-Pierre Orfeuill (dir.), *Transports, pauvretés, exclusions. Pouvoir bouger pour s'en sortir*, Éditions de l'Aube, 2004.

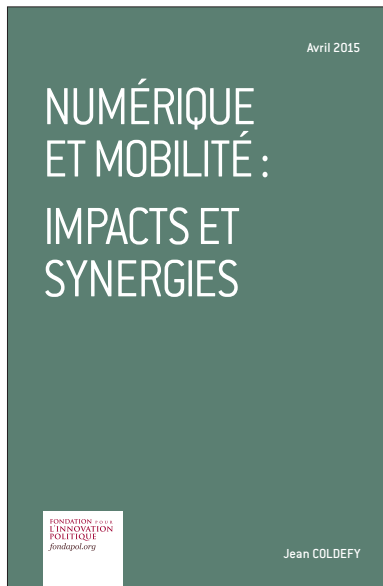
Jean-Pierre Orfeuill et Fabrice Ripoll, *Accès et mobilité. Les nouvelles inégalités*, Infolio, 2015.

Jean-Pierre Orfeuill et Marc Wiel, *Grand Paris. Sortir des illusions, approfondir les ambitions*, Scrineo, 2012.



Les transports et le financement de la mobilité

Yves Crozet, avril 2015, 32 pages



Numérique et mobilité : impacts et synergies

Jean Coldefy, avril 2015, 36 pages

NOS DERNIÈRES PUBLICATIONS

Vive L'automobilisme ! (2) Pourquoi il faut défendre la route

Mathieu Flonneau et Jean-Pierre Orfeuill, octobre 2015, 44 pages

Crise de la conscience arabo-musulmane

Malik Bezouh, septembre 2015, 40 pages

Départementales de mars 2015 (3) : le second tour

Jérôme Fourquet et Sylvain Manternach, août 2015, 56 pages

Départementales de mars 2015 (2) : le premier tour

Jérôme Fourquet et Sylvain Manternach, août 2015, 56 pages

Départementales de mars 2015 (1) : le contexte

Jérôme Fourquet et Sylvain Manternach, août 2015, 44 pages

Enseignement supérieur : les limites de la « mastérisation »

Julien Gonzalez, juillet 2015, 44 pages

Politique économique : l'enjeu franco-allemand

Wolfgang Glomb et Henry d'Arcole, juin 2015, 36 pages

Les lois de la primaire. Celles d'hier, celles de demain.

François Bazin, juin 2015, 48 pages

Économie de la connaissance

Idriss J. Aberkane, mai 2015, 48 pages

Lutter contre les vols et cambriolages : une approche économique

Emmanuel Combe et Sébastien Daziano, mai 2015, 56 pages

Unir pour agir : un programme pour la croissance

Alain Madelin, mai 2015, 52 pages

Nouvelle entreprise et valeur humaine

Francis Mer, avril 2015, 32 pages

Les transports et le financement de la mobilité

Yves Crozet, avril 2015, 32 pages

Numérique et mobilité : impacts et synergies

Jean Coldefy, avril 2015, 36 pages

Islam et démocratie : face à la modernité

Mohamed Beddy Ebnou, mars 2015, 40 pages

Islam et démocratie : les fondements

Ahmad Al-Raysuni, mars 2015, 40 pages

Les femmes et l'islam : une vision réformiste

Asma Lamrabet, mars 2015, 48 pages

Éducation et islam

Mustapha Cherif, mars 2015, 44 pages

Que nous disent les élections législatives partielles depuis 2012 ?

Dominique Reynié, février 2015, 4 pages

L'islam et les valeurs de la République

Saad Khiari, février 2015, 44 pages

Islam et contrat social

Philippe Moulinet, février 2015, 44 pages

Le soufisme : spiritualité et citoyenneté

Bariza Khiari, février 2015, 56 pages

L'humanisme et l'humanité en islam

Ahmed Bouyerdene, février 2015, 56 pages

Éradiquer l'hépatite C en France : quelles stratégies publiques ?

Nicolas Bouzou et Christophe Marques, janvier 2015, 40 pages

Coran, clés de lecture

Tareq Oubrou, janvier 2015, 44 pages

Le pluralisme religieux en islam, ou la conscience de l'altérité

Éric Geoffroy, janvier 2015, 40 pages

Mémoires à venir

Dominique Reynié, janvier 2015, enquête réalisée en partenariat avec la Fondation pour la Mémoire de la Shoah, 156 pages

La classe moyenne américaine en voie d'effritement

Julien Damon, décembre 2014, 40 pages

Pour une complémentaire éducation : l'école des classes moyennes

Erwan Le Noan et Dominique Reynié, novembre 2014, 56 pages

L'antisémitisme dans l'opinion publique française. Nouveaux éclairages

Dominique Reynié, novembre 2014, 48 pages

La politique de concurrence : un atout pour notre industrie

Emmanuel Combe, novembre 2014, 48 pages

Européennes 2014 (2) : poussée du FN, recul de l'UMP et vote breton

Jérôme Fourquet, octobre 2014, 52 pages

Européennes 2014 (1) : la gauche en miettes

Jérôme Fourquet, octobre 2014, 40 pages

Innovation politique 2014

Fondation pour l'innovation politique, PUF, octobre 2014, 554 pages

Énergie-climat : pour une politique efficace

Albert Bressand, septembre 2014, 56 pages

L'urbanisation du monde. Une chance pour la France

Laurence Daziano, juillet 2014, 44 pages

Que peut-on demander à la politique monétaire ?

Pascal Salin, mai 2014, 48 pages

Le changement, c'est tout le temps ! 1514 - 2014

Suzanne Baverez et Jean Sérié, mai 2014, 34 pages

Trop d'émigrés ? Regards sur ceux qui partent de France

Julien Gonzalez, mai 2014, 48 pages

L'Opinion européenne en 2014

Dominique Reynié (dir.), Éditions Lignes de Repères, avril 2014, 284 pages

Taxer mieux, gagner plus

Robin Rivaton, avril 2014, 38 pages

L'État innovant [2] : Diversifier la haute administration

Kevin Brookes et Benjamin Le Pendeven, mars 2014, 52 pages

L'État innovant [1] : Renforcer les think tanks

Kevin Brookes et Benjamin Le Pendeven, mars 2014, 52 pages

Pour un new deal fiscal

Gianmarco Monsellato, mars 2014, 8 pages

Faire cesser la mendicité avec enfants

Julien Damon, mars 2014, 48 pages

Le low cost, une révolution économique et démocratique

Emmanuel Combe, février 2014, 48 pages

Un accès équitable aux thérapies contre le cancer

Nicolas Bouzou, février 2014, 48 pages

Réformer le statut des enseignants

Luc Chatel, janvier 2014, 8 pages

Un outil de finance sociale : les social impact bonds

Yan de Kerouguen, décembre 2013, 36 pages

Pour la croissance, la débureaucratiation par la confiance

Pierre Pezziardi, Serge Soudoplatoff et Xavier Quérat-Hément, novembre 2013, 48 pages

Les valeurs des Franciliens

Guénaëlle Gault, octobre 2013, 36 pages

Sortir d'une grève étudiante : le cas du Québec

Jean-Patrick Brady et Stéphane Paquin, octobre 2013, 40 pages

Un contrat de travail unique avec indemnités de départ intégrées

Charles Beigbeder, juillet 2013, 8 pages

L'Opinion européenne en 2013

Dominique Reynié (dir.), Éditions Lignes de Repères, juillet 2013, 268 pages

La nouvelle vague des émergents : Bangladesh, Éthiopie, Nigeria, Indonésie, Vietnam, Mexique

Laurence Daziano, juillet 2013, 40 pages

Transition énergétique européenne : bonnes intentions et mauvais calculs

Albert Bressand, juillet 2013, 44 pages

La démobilité : travailler, vivre autrement

Julien Damon, juin 2013, 44 pages

LE KAPITAL. Pour rebâtir l'industrie

Christian Saint-Étienne et Robin Rivaton, avril 2013, 42 pages

Code éthique de la vie politique et des responsables publics en France

Les Arvernes, Fondation pour l'innovation politique, avril 2013, 12 pages

Les classes moyennes dans les pays émergents

Julien Damon, avril 2013, 38 pages

Innovation politique 2013

Fondation pour l'innovation politique, PUF, janvier 2013, 652 pages

Relancer notre industrie par les robots [2] : les stratégies

Robin Rivaton, décembre 2012, 32 pages

Relancer notre industrie par les robots [1] : les enjeux

Robin Rivaton, décembre 2012, 40 pages

La compétitivité passe aussi par la fiscalité

Aldo Cardoso, Michel Didier, Bertrand Jacquillat, Dominique Reynié et Grégoire Sentilhes, décembre 2012, 20 pages

Une autre politique monétaire pour résoudre la crise

Nicolas Goetzmann, décembre 2012, 40 pages

La nouvelle politique fiscale rend-elle l'ISF inconstitutionnel ?

Aldo Cardoso, novembre 2012, 12 pages

Fiscalité : pourquoi et comment un pays sans riches est un pays pauvre ...

Bertrand Jacquillat, octobre 2012, 32 pages

Youth and Sustainable Development

Fondapol/Nomadéis/United Nations, juin 2012, 80 pages

La philanthropie. Des entrepreneurs de solidarité

Francis Charhon, mai / juin 2012, 44 pages

Les chiffres de la pauvreté : le sens de la mesure

Julien Damon, mai 2012, 40 pages

Libérer le financement de l'économie

Robin Rivaton, avril 2012, 40 pages

L'épargne au service du logement social

Julie Merle, avril 2012, 40 pages

L'Opinion européenne en 2012

Dominique Reynié (dir.), Éditions Lignes de Repères, mars 2012, 210 pages

Valeurs partagées

Dominique Reynié (dir.), PUF, mars 2012, 362 pages

Les droites en Europe

Dominique Reynié (dir.), PUF, février 2012, 552 pages

Innovation politique 2012

Fondation pour l'innovation politique, PUF, janvier 2012, 648 pages

L'école de la liberté : initiative, autonomie et responsabilité

Charles Feuillerade, janvier 2012, 36 pages

Politique énergétique française [2] : les stratégies

Rémy Prud'homme, janvier 2012, 44 pages

Politique énergétique française [1] : les enjeux

Rémy Prud'homme, janvier 2012, 48 pages

Révolution des valeurs et mondialisation

Luc Ferry, janvier 2012, 40 pages

Quel avenir pour la social-démocratie en Europe ?

Sir Stuart Bell, décembre 2011, 36 pages

La régulation professionnelle : des règles non étatiques pour mieux responsabiliser

Jean-Pierre Teyssier, décembre 2011, 36 pages

L'hospitalité : une éthique du soin

Emmanuel Hirsch, décembre 2011, 32 pages

12 idées pour 2012

Fondation pour l'innovation politique, décembre 2011, 110 pages

Les classes moyennes et le logement

Julien Damon, décembre 2011, 40 pages

Réformer la santé : trois propositions

Nicolas Bouzou, novembre 2011, 32 pages

Le nouveau Parlement : la révision du 23 juillet 2008

Jean-Félix de Bujadoux, novembre 2011, 40 pages

La responsabilité

Alain-Gérard Slama, novembre 2011, 32 pages

Le vote des classes moyennes

Élisabeth Dupoirier, novembre 2011, 40 pages

La compétitivité par la qualité

Emmanuel Combe et Jean-Louis Mucchielli, octobre 2011, 32 pages

Les classes moyennes et le crédit

Nicolas Pécourt, octobre 2011, 32 pages

Portrait des classes moyennes

Laure Bonneval, Jérôme Fourquet et Fabienne Gomant, octobre 2011, 36 pages

Morale, éthique, déontologie

Michel Maffesoli, octobre 2011, 40 pages

Sortir du communisme, changer d'époque

Stéphane Courtois (dir.), PUF, octobre 2011, 672 pages

La jeunesse du monde

Dominique Reynié (dir.), Éditions Lignes de Repères, septembre 2011, 132 pages

Pouvoir d'achat : une politique

Emmanuel Combe, septembre 2011, 52 pages

La liberté religieuse

Henri Madelin, septembre 2011, 36 pages

Réduire notre dette publique

Jean-Marc Daniel, septembre 2011, 40 pages

Écologie et libéralisme

Corine Pelluchon, août 2011, 40 pages

Valoriser les monuments historiques : de nouvelles stratégies

Wladimir Mitrofanoff et Christiane Schmuckle-Mollard, juillet 2011, 28 pages

Contester les technosciences : leurs raisons

Eddy Fougier, juillet 2011, 40 pages

Contester les technosciences : leurs réseaux

Sylvain Boulouque, juillet 2011, 36 pages

La fraternité

Paul Thibaud, juin 2011, 36 pages

La transformation numérique au service de la croissance

Jean-Pierre Corniou, juin 2011, 52 pages

L'engagement

Dominique Schnapper, juin 2011, 32 pages

Liberté, Égalité, Fraternité

André Glucksmann, mai 2011, 36 pages

Quelle industrie pour la défense française ?

Guillaume Lagane, mai 2011, 26 pages

La religion dans les affaires : la responsabilité sociale de l'entreprise

Aurélien Acquier, Jean-Pascal Gond et Jacques Igalens, mai 2011, 44 pages

La religion dans les affaires : la finance islamique

Lila Guermas-Sayegh, mai 2011, 36 pages

Où en est la droite ? L'Allemagne

Patrick Moreau, avril 2011, 56 pages

Où en est la droite ? La Slovaquie

Étienne Boisserie, avril 2011, 40 pages

Qui détient la dette publique ?

Guillaume Leroy, avril 2011, 36 pages

Le principe de précaution dans le monde

Nicolas de Sadeleer, mars 2011, 36 pages

Comprendre le Tea Party

Henri Hude, mars 2011, 40 pages

Où en est la droite ? Les Pays-Bas

Niek Pas, mars 2011, 36 pages

Productivité agricole et qualité des eaux

Gérard Morice, mars 2011, 44 pages

L'Eau : du volume à la valeur

Jean-Louis Chaussade, mars 2011, 32 pages

Eau : comment traiter les micropolluants ?

Philippe Hartemann, mars 2011, 38 pages

Eau : défis mondiaux, perspectives françaises

Gérard Payen, mars 2011, 62 pages

L'irrigation pour une agriculture durable

Jean-Paul Renoux, mars 2011, 42 pages

Gestion de l'eau : vers de nouveaux modèles

Antoine Frérot, mars 2011, 32 pages

Où en est la droite ? L'Autriche

Patrick Moreau, février 2011, 42 pages

La participation au service de l'emploi et du pouvoir d'achat

Jacques Perche et Antoine Pertinax, février 2011, 32 pages

Le tandem franco-allemand face à la crise de l'euro

Wolfgang Glomb, février 2011, 38 pages

2011, la jeunesse du monde

Dominique Reynié (dir.), janvier 2011, 88 pages

L'Opinion européenne en 2011

Dominique Reynié (dir.), Édition Lignes de Repères, janvier 2011, 254 pages

Administration 2.0

Thierry Weibel, janvier 2011, 48 pages

Où en est la droite ? La Bulgarie

Antony Todorov, décembre 2010, 32 pages

Le retour du tirage au sort en politique

Gil Delannoï, décembre 2010, 38 pages

La compétence morale du peuple

Raymond Boudon, novembre 2010, 30 pages

L'Académie au pays du capital

Bernard Belloc et Pierre-François Mourier, PUF, novembre 2010, 222 pages

Pour une nouvelle politique agricole commune

Bernard Bachelier, novembre 2010, 30 pages

Sécurité alimentaire : un enjeu global

Bernard Bachelier, novembre 2010, 30 pages

Les vertus cachées du low cost aérien

Emmanuel Combe, novembre 2010, 40 pages

Innovation politique 2011

Fondation pour l'innovation politique, PUF, novembre 2010, 676 pages

Défense : surmonter l'impasse budgétaire

Guillaume Lagane, octobre 2010, 34 pages

Où en est la droite ? L'Espagne

Joan Marcet, octobre 2010, 34 pages

Les vertus de la concurrence

David Sraer, septembre 2010, 44 pages

Internet, politique et coproduction citoyenne

Robin Berjon, septembre 2010, 32 pages

Où en est la droite ? La Pologne

Dominika Tomaszewska-Mortimer, août 2010, 42 pages

Où en est la droite ? La Suède et le Danemark

Jacob Christensen, juillet 2010, 44 pages

Quel policier dans notre société ?

Mathieu Zagrodzki, juillet 2010, 28 pages

Où en est la droite ? L'Italie

Sofia Ventura, juillet 2010, 36 pages

Crise bancaire, dette publique : une vue allemande

Wolfgang Glomb, juillet 2010, 28 pages

Dette publique, inquiétude publique

Jérôme Fourquet, juin 2010, 32 pages

Une régulation bancaire pour une croissance durable

Nathalie Janson, juin 2010, 36 pages

Quatre propositions pour rénover notre modèle agricole

Pascal Perri, mai 2010, 32 pages

Régionales 2010 : que sont les électeurs devenus ?

Pascal Perrineau, mai 2010, 56 pages

L'Opinion européenne en 2010

Dominique Reynié (dir.), Éditions Lignes de Repères, mai 2010, 245 pages

Pays-Bas : la tentation populiste

Christophe de Voogd, mai 2010, 43 pages

Quatre idées pour renforcer le pouvoir d'achat

Pascal Perri, avril 2010, 30 pages

Où en est la droite ? La Grande-Bretagne

David Hanley, avril 2010, 34 pages

Renforcer le rôle économique des régions

Nicolas Bouzou, mars 2010, 30 pages

Réduire la dette grâce à la Constitution

Jacques Delpla, février 2010, 54 pages

Stratégie pour une réduction de la dette publique française

Nicolas Bouzou, février 2010, 30 pages

Iran : une révolution civile ?

Nader Vahabi, novembre 2009, 19 pages

Où va l'Église catholique ? D'une querelle du libéralisme à l'autre

Émile Perreau-Saussine, octobre 2009, 26 pages

Agir pour la croissance verte

Valéry Morron et Déborah Sanchez, octobre 2009, 11 pages

L'économie allemande à la veille des législatives de 2009

Nicolas Bouzou et Jérôme Duval-Hamel, septembre 2009, 10 pages

Élections européennes 2009 : analyse des résultats en Europe et en France

Corinne Deloy, Dominique Reynié et Pascal Perrineau, septembre 2009, 32 pages

Retour sur l'alliance soviéto-nazie, 70 ans après

Stéphane Courtois, juillet 2009, 16 pages

L'État administratif et le libéralisme. Une histoire française

Lucien Jaume, juin 2009, 12 pages

La politique européenne de développement : Une réponse à la crise de la mondialisation ?

Jean-Michel Debrat, juin 2009, 12 pages

La protestation contre la réforme du statut des enseignants-chercheurs : défense du statut, illustration du statu quo.

Suivi d'une discussion entre l'auteur et Bruno Bensasson

David Bonneau, mai 2009, 20 pages

La lutte contre les discriminations liées à l'âge en matière d'emploi

Élise Muir (dir.), mai 2009, 64 pages

Quatre propositions pour que l'Europe ne tombe pas dans le protectionnisme

Nicolas Bouzou, mars 2009, 12 pages

Après le 29 janvier : la fonction publique contre la société civile ?

Une question de justice sociale et un problème démocratique

Dominique Reynié, mars 2009, 22 pages

La réforme de l'enseignement supérieur en Australie

Zoe McKenzie, mars 2009, 74 pages

Les réformes face au conflit social

Dominique Reynié, janvier 2009, 14 pages

L'Opinion européenne en 2009

Dominique Reynié (dir.), Éditions Lignes de Repères, mars 2009, 237 pages

Travailler le dimanche: qu'en pensent ceux qui travaillent le dimanche ?

Sondage, analyse, éléments pour le débat

Dominique Reynié, janvier 2009, 18 pages

Stratégie européenne pour la croissance verte

Elvire Fabry et Damien Tresallet (dir.), novembre 2008, 124 pages

Défense, immigration, énergie : regards croisés franco-allemands sur trois priorités de la présidence française de l'UE

Elvire Fabry, octobre 2008, 35 pages

Retrouvez notre actualité et nos publications sur www.fondapol.org

SOUTENEZ LA FONDAPOL

Pour renforcer son indépendance et conduire sa mission d'utilité publique, la Fondation pour l'innovation politique, institution de la société civile, a besoin du soutien des entreprises et des particuliers. Ils sont invités à participer chaque année à la convention générale qui définit ses orientations. La Fondapol les convie régulièrement à rencontrer ses équipes et ses conseillers, à discuter en avant-première de ses travaux, à participer à ses manifestations.

Reconnue d'utilité publique par décret en date du 14 avril 2004, la Fondapol peut recevoir des dons et des legs des particuliers et des entreprises.

Vous êtes une entreprise, un organisme, une association

Avantage fiscal : votre entreprise bénéficie d'une réduction d'impôt de 60 % à imputer directement sur l'IS (ou le cas échéant sur l'IR), dans la limite de 5 % du chiffre d'affaires HT (report possible durant 5 ans).

Dans le cas d'un don de 20 000 €, vous pourrez déduire 12 000 € d'impôt, votre contribution aura réellement coûté 8 000 € à votre entreprise.

Vous êtes un particulier

Avantages fiscaux : au titre de l'IR, vous bénéficiez d'une réduction d'impôt de 66 % de vos versements, dans la limite de 20 % du revenu imposable (report possible durant 5 ans); au titre de l'ISF, vous bénéficiez d'une réduction d'impôt, dans la limite de 50 000 €, de 75 % de vos dons versés.

Dans le cas d'un don de 1 000 €, vous pourrez déduire 660 € de votre IR ou 750 € de votre ISF. Pour un don de 5 000 €, vous pourrez déduire 3 300 € de votre IR ou 3 750 € de votre ISF.

Contact : Anne Flambert +33 (0)1 47 53 67 09 anne.flambert@fondapol.org

VIVE L'AUTOMOBILISME ! (1)

LES CONDITIONS D'UNE MOBILITÉ CONVIVIALE

Par Mathieu Flonneau et Jean-Pierre Orfeuil

À la veille de la COP21, *Vive l'automobilisme ! (1) Les conditions d'une mobilité conviviale* est un plaidoyer pour une lecture du réseau routier national qui soit véritablement multiscalaire et globale, susceptible de produire une pédagogie persévérante, neuve, équilibrée et régulée de la transition écologique appliquée à la mobilité.

La route n'est pas un support neutre, elle est aussi, comme infrastructure majeure si tant est que l'on veuille bien la penser, porteuse d'un projet politique, potentiellement républicain et démocratique.

Analyses, chiffres et tableaux à l'appui, la mobilité routière, dans laquelle il faut comprendre tous les usages de l'automobilisme, est replacée et considérée dans ces pages à l'échelle de son utilité sociale et de ses externalités, tant négatives que positives.

Le but est de réfléchir de façon réaliste aux atouts, défauts et éventuelles rugosités de notre système de transport, dont la route est l'élément le plus important, afin d'éclairer les enjeux, pour aujourd'hui et demain, du service au public en matière de mobilités.

La Fondation pour l'innovation politique

Les données en open data



Le site internet



Les médias



11, rue de Grenelle
75007 Paris – France
Tél. : 33 (0)1 47 53 67 00
contact@fondapol.org



ISBN : 978 2 36408 090 4

3 €