

Yves Crozet : « La voiture consomme trop d'espace et doit donc être régulée »

Alternatives économiques - Yves Crozet – 20/10/23

Extraits – article complet réservé aux abonnés

https://www.alternatives-economiques.fr/yves-crozet-voiture-consomme-despace-etre-regul/00108452?utm_source=emailing&utm_medium=email&utm_content=20102023&utm_campaign=quotidienne

Face à l'avantage compétitif que la voiture possède sur les modes actifs (marche, vélo) et les moyens de transport vertueux sur le plan environnemental (train, transports en commun), faut-il contraindre l'automobile pour qu'elle soit moins avantageuse ?

L'économiste Yves Crozet, spécialiste des transports, ne veut pas faire la guerre à la voiture. Mais il plaide pour des contraintes directes, à la fois sur les infrastructures et les prix.

La voiture règne presque sans partage sur les transports. Est-ce inévitable au vu de ses avantages ?

Yves Crozet : Sur le plan de l'intérêt individuel, la voiture est un objet fantastique qui n'a pas d'égal. Elle fonctionne 24h/24, 7 jours sur 7, 365 jours par an, ne fait pas grève et permet d'aller quasiment n'importe où tant le réseau routier français est dense.

Sans surprises, donc, elle domine le monde des transports et structure largement notre organisation sociale et économique.

Face à la crise climatique, faut-il contraindre frontalement la voiture pour la rendre moins compétitive par rapport aux modes de déplacement plus écologiques ?

Y.C. : Oui, et c'est déjà le cas, car si l'on se place sur le plan collectif, la voiture pose énormément de soucis. Spontanément, on pense d'abord aux émissions de CO₂. C'est un problème incontestable, mais qui sera progressivement résolu par le passage au véhicule électrique, s'il est alimenté par une énergie décarbonée.

Mais si l'on imagine un parc automobile entièrement électrifié, les soucis demeurent : le freinage continue d'émettre des particules polluantes, les accidents existent toujours, etc.

Surtout, le problème des embouteillages n'est pas réduit. Le parc automobile est trop important. En Ile-de-France par exemple, on compte 144 voitures par kilomètre de chaussées disponibles. La voiture pose un problème fondamental à la collectivité : elle consomme trop d'espace. La ressource la plus rare pour une collectivité, c'est l'espace.

Pour un individu, c'est le temps, d'où la recherche de vitesse. Toutes les politiques d'aménagement doivent donc trouver un équilibre entre ces deux demandes contradictoires.

Quelle est donc la juste place de la voiture ?

Y.C. : Cela dépend des endroits. Dans les métropoles, la réponse est relativement simple, et les pouvoirs publics la pratiquent déjà depuis des années : il faut la faire reculer en ayant au préalable développé les transports en commun.

Différents outils existent : réduction des places de stationnement, fermeture de certaines voies, élargissement des trottoirs, partage de la voie avec les vélos et, bien sûr, réduction de la vitesse. On l'oublie souvent, mais plus la vitesse autorisée est grande, plus la route consomme de l'espace. L'emprise au sol d'une autoroute est beaucoup plus forte qu'une rue limitée à 30 km/h.

En agissant sur tous ces leviers depuis des années, les pouvoirs publics ont considérablement compliqué la vie des automobilistes en ville, et ont donc réduit son avantage comparatif sur les autres modes de transport. Ils ont de fait rendu les transports en commun (voire le vélo) plus rapides que l'automobile. Le match est presque gagné.

Au passage, cette politique rend service, à terme, à ceux qui peuvent plus difficilement se passer d'un véhicule à moteur (artisans, livreurs), car cela réduit les embouteillages.

Et ailleurs ?

Y.C. : Dès que l'on sort des hypercentres, la voiture reprend le dessus. Prenez la ville de Lyon, et la commune limitrophe de Villeurbanne, toutes deux très denses et bien desservies en transports en commun. 25 % des distances de déplacement seulement

sont réalisées en voiture. Mais dès que vous passez le périphérique, la part modale de l'automobile remonte à 80 %.

Les pouvoirs publics n'ont pas abandonné. Côté voiture, ils ont multiplié les ralentisseurs, les chicanes, les « zones 30 », etc. Et ils tentent de développer les transports en commun. Mais les réseaux sont organisés en étoile : les transports collectifs vont de banlieue à centre car ce sont les trajets les plus demandés. Il faudrait plus de liaisons transversales de banlieue à banlieue, mais elles coûtent cher car elles sont moins fréquentées.

Outre-périphérique, le vélo peine lui aussi : dès que les distances s'allongent et que les infrastructures sont moins bonnes, sa part modale¹ baisse drastiquement. Ces difficultés dans le périurbain sont évidemment encore plus tangibles à la campagne.

La tâche est d'autant plus compliquée que le sujet est explosif : les élus savent qu'il faut réguler la voiture, mais le spectre des gilets jaunes plane toujours.

Faut-il malgré tout jouer sur les prix, en taxant davantage la voiture ?

Y.C. : L'économiste que je suis répond forcément oui. Il existe de nombreuses options possibles. Jusqu'ici, les villes taxent le stationnement. Elles pourraient, demain, faire davantage payer les déplacements avec des systèmes de péage. Inconvénient : cela pénalise les plus pauvres et avantage les plus riches.

L'enjeu réside en fait surtout dans la fiscalité. Elle est déjà importante, entre la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) et la taxe carbone. On parle de plusieurs dizaines de milliards d'euros chaque année.

Ces ressources fiscales sont légitimes car la voiture coûte cher à la collectivité. Il faut donc que les automobilistes payent. On impose bien à d'autres communs comme l'eau ou les déchets de s'autofinancer via des taxes. Actuellement, on dit que « l'eau paye l'eau » et que « les déchets payent les déchets ».

Demain, il faudra que la route paye la route. Le problème est que les recettes fiscales sur les carburants sont non affectées : elles partent dans le pot commun de l'Etat.

Pour augmenter le consentement des automobilistes à payer des taxes routières, il faut pouvoir leur montrer que les recettes financent des transports en commun ou la réfection des routes.

Augmenter le prix de la route risque de paupériser certains ménages pauvres dépendants de la voiture. Que faire ?

Y.C. : Il faut des compensations financières pour les ménages modestes. Bonne nouvelle, on sait flécher les aides, par exemple avec le chèque énergie, qui est très bien ciblé.

On peut aussi demander aux entreprises de prendre en charge une partie des coûts de déplacement domicile-travail. De fait, c'est déjà le cas pour la plupart des employeurs de plus de dix salariés. Ils sont soumis au versement mobilité, qui finance les transports en commun.

Mais cette contribution est assez inégalitaire et n'offre pas de réponse pour les territoires peu dotés en transports en commun.

Au-delà de son efficacité, la voiture est parfois considérée comme un instrument de liberté. Est-il vraiment possible de la contraindre ?

Y.C. : C'est un point important, en effet, et c'est ce qui explique que, souvent, on ne se contente pas de rouler en voiture, on veut aussi la posséder. Ceci étant, je pense qu'un changement générationnel est à l'œuvre. La voiture fait moins rêver, et de nombreux jeunes sont prêts à moins rouler et à davantage louer des véhicules quand ils en ont besoin.

Yves Crozet : « La voiture consomme trop d'espace et doit donc être régulée »

Alternatives économiques - Yves Crozet – 20/10/23

Extraits – article complet réservé aux abonnés

https://www.alternatives-economiques.fr/yves-crozet-voiture-consomme-despace-etre-regul/00108452?utm_source=emailing&utm_medium=email&utm_content=20102023&utm_campaign=quotidienne

Face à l'avantage compétitif que la voiture possède sur les modes actifs (marche, vélo) et les moyens de transport vertueux sur le plan environnemental (train, transports en commun), faut-il contraindre l'automobile pour qu'elle soit moins avantageuse ?

L'économiste Yves Crozet, spécialiste des transports, ne veut pas faire la guerre à la voiture. Mais il plaide pour des contraintes directes, à la fois sur les infrastructures et les prix.

La voiture règne presque sans partage sur les transports. Est-ce inévitable au vu de ses avantages ?

Yves Crozet : Sur le plan de l'intérêt individuel, la voiture est un objet fantastique qui n'a pas d'égal. Elle fonctionne 24h/24, 7 jours sur 7, 365 jours par an, ne fait pas grève et permet d'aller quasiment n'importe où tant le réseau routier français est dense.

Sans surprises, donc, elle domine le monde des transports et structure largement notre organisation sociale et économique.

Face à la crise climatique, faut-il contraindre frontalement la voiture pour la rendre moins compétitive par rapport aux modes de déplacement plus écologiques ?

Y.C. : Oui, et c'est déjà le cas, car si l'on se place sur le plan collectif, la voiture pose énormément de soucis. Spontanément, on pense d'abord aux émissions de CO₂. C'est un problème incontestable, mais qui sera progressivement résolu par le passage au véhicule électrique, s'il est alimenté par une énergie décarbonée.

Mais si l'on imagine un parc automobile entièrement électrifié, les soucis demeurent : le freinage continue d'émettre des particules polluantes, les accidents existent toujours, etc.

Surtout, le problème des embouteillages n'est pas réduit. Le parc automobile est trop important. En Ile-de-France par exemple, on compte 144 voitures par kilomètre de chaussées disponibles. La voiture pose un problème fondamental à la collectivité : elle consomme trop d'espace. La ressource la plus rare pour une collectivité, c'est l'espace.

Pour un individu, c'est le temps, d'où la recherche de vitesse. Toutes les politiques d'aménagement doivent donc trouver un équilibre entre ces deux demandes contradictoires.

Quelle est donc la juste place de la voiture ?

Y.C. : Cela dépend des endroits. Dans les métropoles, la réponse est relativement simple, et les pouvoirs publics la pratiquent déjà depuis des années : il faut la faire reculer en ayant au préalable développé les transports en commun.

Différents outils existent : réduction des places de stationnement, fermeture de certaines voies, élargissement des trottoirs, partage de la voie avec les vélos et, bien sûr, réduction de la vitesse. On l'oublie souvent, mais plus la vitesse autorisée est grande, plus la route consomme de l'espace. L'emprise au sol d'une autoroute est beaucoup plus forte qu'une rue limitée à 30 km/h.

En agissant sur tous ces leviers depuis des années, les pouvoirs publics ont considérablement compliqué la vie des automobilistes en ville, et ont donc réduit son avantage comparatif sur les autres modes de transport. Ils ont de fait rendu les transports en commun (voire le vélo) plus rapides que l'automobile. Le match est presque gagné.

Au passage, cette politique rend service, à terme, à ceux qui peuvent plus difficilement se passer d'un véhicule à moteur (artisans, livreurs), car cela réduit les embouteillages.

Et ailleurs ?

Y.C. : Dès que l'on sort des hypercentres, la voiture reprend le dessus. Prenez la ville de Lyon, et la commune limitrophe de Villeurbanne, toutes deux très denses et bien desservies en transports en commun. 25 % des distances de déplacement seulement sont réalisées en voiture. Mais dès que vous passez le périphérique, la part modale de l'automobile remonte à 80 %.

Les pouvoirs publics n'ont pas abandonné. Côté voiture, ils ont multiplié les ralentisseurs, les chicanes, les « zones 30 », etc. Et ils tentent de développer les transports en commun. Mais les réseaux sont organisés en étoile : les transports collectifs vont de banlieue à centre car ce sont les trajets les plus demandés. Il faudrait plus de liaisons transversales de banlieue à banlieue, mais elles coûtent cher car elles sont moins fréquentées.

Outre-périphérique, le vélo peine lui aussi : dès que les distances s'allongent et que les infrastructures sont moins bonnes, sa part modale¹ baisse drastiquement. Ces difficultés dans le périurbain sont évidemment encore plus tangibles à la campagne.

La tâche est d'autant plus compliquée que le sujet est explosif : les élus savent qu'il faut réguler la voiture, mais le spectre des gilets jaunes plane toujours.

Faut-il malgré tout jouer sur les prix, en taxant davantage la voiture ?

Y.C. : L'économiste que je suis répond forcément oui. Il existe de nombreuses options possibles. Jusqu'ici, les villes taxent le stationnement. Elles pourraient, demain, faire davantage payer les déplacements avec des systèmes de péage. Inconvénient : cela pénalise les plus pauvres et avantage les plus riches.

L'enjeu réside en fait surtout dans la fiscalité. Elle est déjà importante, entre la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) et la taxe carbone. On parle de plusieurs dizaines de milliards d'euros chaque année.

Ces ressources fiscales sont légitimes car la voiture coûte cher à la collectivité. Il faut donc que les automobilistes payent. On impose bien à d'autres communs comme l'eau ou les déchets de s'autofinancer via des taxes. Actuellement, on dit que « l'eau paye l'eau » et que « les déchets payent les déchets ».

Demain, il faudra que la route paye la route. Le problème est que les recettes fiscales sur les carburants sont non affectées : elles partent dans le pot commun de l'Etat.

Pour augmenter le consentement des automobilistes à payer des taxes routières, il faut pouvoir leur montrer que les recettes financent des transports en commun ou la réfection des routes.

Augmenter le prix de la route risque de paupériser certains ménages pauvres dépendants de la voiture. Que faire ?

Y.C. : Il faut des compensations financières pour les ménages modestes. Bonne nouvelle, on sait flécher les aides, par exemple avec le chèque énergie, qui est très bien ciblé.

On peut aussi demander aux entreprises de prendre en charge une partie des coûts de déplacement domicile-travail. De fait, c'est déjà le cas pour la plupart des employeurs de plus de dix salariés. Ils sont soumis au versement mobilité, qui finance les transports en commun.

Mais cette contribution est assez inégalitaire et n'offre pas de réponse pour les territoires peu dotés en transports en commun.

Au-delà de son efficacité, la voiture est parfois considérée comme un instrument de liberté. Est-il vraiment possible de la contraindre ?

Y.C. : C'est un point important, en effet, et c'est ce qui explique que, souvent, on ne se contente pas de rouler en voiture, on veut aussi la posséder. Ceci étant, je pense qu'un changement générationnel est à l'œuvre. La voiture fait moins rêver, et de nombreux

jeunes sont prêts à moins rouler et à davantage louer des véhicules quand ils en ont besoin.