

Juin 2018

VILLES ET VOITURES : POUR UNE RÉCONCILIATION



FONDATION POUR
L'INNOVATION
POLITIQUE
fondapol.org

Jean COLDEFY

FONDATION POUR
L'INNOVATION
POLITIQUE
fondapol.org

fondapol.org

VILLES ET VOITURES : POUR UNE RÉCONCILIATION

Jean COLDEFY

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

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 fondapol.org met à disposition du public la totalité de ses travaux. La 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.

De même, dans la ligne éditoriale de la Fondation, le média « **Anthropotechnie** » entend explorer les nouveaux territoires ouverts par l'amélioration humaine, le clonage reproductif, l'hybridation homme/machine, l'ingénierie génétique et les manipulations germinales. Il contribue à la réflexion et au débat sur le transhumanisme. « **Anthropotechnie** » propose des articles traitant des enjeux éthiques, philosophiques et politiques que pose l'expansion des innovations technologiques dans le domaine de l'amélioration du corps et des capacités humaines.

Par ailleurs, le 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 ».

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.

Sommaire

Introduction.....	9
1. Quel est l'impact de la circulation automobile et du diesel sur la pollution de l'air ?	10
2. L'usage de la voiture est en constante augmentation.....	13
3. Des individus focalisés sur la vitesse et des politiques publiques orientées vers la gestion de l'espace public.....	15
4. Distinguer les centres urbains et les zones situées au-delà du périphérique.....	16
5. Agir sur les comportements pour agir sur les temps de parcours et le prix de l'offre de mobilité	20
6. Les mesures à déployer pour agir sur les temps de parcours	23
7. Une nécessaire action sur le coût d'usage de la voiture	26
8. Comment s'opèrent les arbitrages prix/temps de parcours des usagers ?.....	29
9. Effets de la mise en œuvre d'une tarification de l'usage de la voiture dans les agglomérations.....	31
10. Quatre propositions d'adaptation de la gouvernance pour la future loi d'orientation des mobilités.....	34
Conclusion.....	38

RÉSUMÉ

Alors que les Assises de la mobilité se sont terminées fin 2017 et que le ministère chargé des Transports travaille à l'élaboration de la loi d'orientation des mobilités qui, trente-cinq ans après la loi d'orientation des transports intérieurs (Loti), doit poser les bases d'une nouvelle politique de transport, cette note vise à restituer les grands enjeux de la mobilité. Elle s'attache notamment à montrer la priorité qu'il y a à donner aux liens entre centres urbains et périphéries (au sens large du terme). Après un diagnostic précis sur les enjeux de mobilité, elle élabore des propositions en agissant sur les quatre composantes de la mobilité que sont les services de mobilité, les aménagements des espaces et des infrastructures, le financement et la gouvernance.

VILLES ET VOITURES : POUR UNE RÉCONCILIATION

Jean COLDEFY

Directeur du programme mobilité 3.0, ATEC ITS France, expert indépendant,
ancien adjoint du service mobilité urbaine de la Métropole de Lyon.

INTRODUCTION

Les épisodes à répétition de pollution de l'air en France soulèvent de nombreux débats sur la place de la voiture en ville, la désignant souvent comme la grande responsable de la dégradation de la qualité de l'air. Les mesures prises dans l'urgence depuis des années apparaissent cependant davantage comme des actions de communication des pouvoirs politiques, plus soucieux de montrer leur réactivité que de proposer de réelles solutions au problème posé répondant aux enjeux sociétaux :

- circulation alternée et interdiction de circuler pour les véhicules diesel anciens qui ne sont pourtant pas, en volume, les premiers responsables de la pollution. Ces mesures particulièrement agressives ne tiennent pas compte des situations particulières, notamment celles des moins favorisés (les alternatives à la voiture existent-elles pour tout le monde ?) ;
- obligation de déployer des bus électriques induisant des surcoûts considérables, de l'ordre de 100 000 à 200 000 euros par bus, soit des centaines de millions d'euros publics dépensés alors que les bus représentent une part extrêmement faible du trafic et des émissions ;
- gratuité des transports publics, dont le coût est exorbitant (4 millions d'euros par jour en Île-de-France) et dont la force d'impact n'est pas démontrée.

Ces débats font écho à une rhétorique ancienne sur la fluidification du trafic, aux antipodes de la ville sans voiture, ainsi qu'aux oppositions entre centres et périphéries, qu'illustrent les controverses actuelles sur la piétonisation des voies sur berges à Paris. On invoque les « droits à », par exemple le droit à respirer un air sain – porté médiatiquement par les partisans de la ville sans voiture habitant dans les centres urbains – en même temps que le droit à la mobilité – porté par les périphéries contestant le repli sur soi des centres urbains. Ces questions renvoient également à l'organisation urbaine des territoires (politiques de logement, de localisation des emplois, notamment), extrêmement structurante sur la mobilité des biens et des personnes.

Si l'on veut répondre réellement à l'enjeu collectif de réduction des effets négatifs de la mobilité sur notre qualité de vie, il faut donc s'astreindre à un diagnostic rigoureux de la situation pour ensuite définir et mettre en œuvre les actions ayant un effet réel et durable.

1. QUEL EST L'IMPACT DE LA CIRCULATION AUTOMOBILE ET DU DIESEL SUR LA POLLUTION DE L'AIR ?

Trois facteurs sont aujourd'hui responsables, à part quasi égale, de la pollution de l'air dans les métropoles : les activités économiques, le chauffage et le transport. Néanmoins, depuis vingt ans, la qualité de l'air en zone urbaine ne cesse de s'améliorer : Airparif indique ainsi que les émissions d'oxydes d'azote (NO_x) et de particules fines ont diminué de moitié entre 2000 et 2012 en Île-de-France¹. Des tendances similaires sont observées dans d'autres métropoles, comme à Lyon avec une baisse de ces polluants de l'ordre de 20 % à 30 % en dix ans². Cette baisse est le résultat d'une amélioration des moteurs à la suite des normes européennes et aussi, probablement, de la disparition d'un nombre important d'entreprises industrielles. La diminution des seuils d'alerte a cependant induit une augmentation de la fréquence des épisodes de pollution, la législation européenne veillant à renforcer la protection sanitaire des citoyens. La pollution permanente est à un niveau relativement élevé, ce qui explique que, au moindre épisode climatique de haute pression en altitude empêchant l'évacuation des polluants, nous dépassions les seuils sanitaires européens.

1. Voir Airparif, *Inventaire régional des émissions en Ile-de-France*, mai 2016 [www.airparif.asso.fr/pdf/publications/inventaire-emissions-idf-2012-150121.pdf].

2. Voir les données sur le site de l'observatoire Atmo Air Auvergne-Rhône-Alpes [www.atmo-auvergnehonealpes.fr].

Si le diesel est le principal émetteur de NO_x, en particulier pour les anciens modèles antérieurs à la norme Euro 6³, il est prouvé que la voiture diesel n'est pas la première responsable de la pollution aux particules : l'injection directe à essence induirait quatre à dix fois plus d'émissions de particules que les moteurs diesel⁴, les plaquettes de freins avec l'usure des pneus seraient responsables de 41 % des particules fines émises par les transports routiers⁵(Airparif).

Des études d'agences de la qualité de l'air ont montré qu'une réduction du trafic de 25 % n'induirait qu'une baisse de 8 % de la pollution de l'air⁶. Les constructeurs automobiles développent en conséquence des dispositifs visant à rendre leurs modèles toujours moins polluants (filtres à particules, diminution des émissions de CO₂, pièges à NO_x, etc.), même si beaucoup reste encore à faire. La voiture diesel est *in fine* responsable sur l'Île-de-France de 22 % des émissions de NO_x et de 9 % des émissions totales de particules⁷. La problématique du diesel repose donc essentiellement sur l'ancienneté du parc ainsi que sur le trafic des poids lourds, fortement contributeur dans les émissions de particules (6 % du trafic mais 30 % des émissions de NO_x dues au transport routier en Île-de-France). Mais il paraît difficile d'exclure les poids lourds pour l'approvisionnement des citadins.

Enfin, le bilan carbone du véhicule électrique, présenté comme la solution à tous ces maux, peut être similaire, voire plus défavorable, à celui du véhicule thermique selon l'origine de l'électricité, par exemple lorsqu'elle est produite à partir de centrales au charbon, et compte tenu des difficultés de fabrication et de recyclage des batteries, particulièrement polluantes. Un certain nombre de données (*voir graphiques 1 à 3*) permettent de relativiser le discours ambiant sur le véhicule électrique, surtout lorsque l'on sait qu'en moyenne une voiture parcourt environ 13 000 kilomètres par an. Affirmer que la voiture diesel est seule responsable de la pollution de l'air et que la solution miracle est le véhicule électrique est donc incorrect.

3. Selon les normes européennes de pollution Euro, les voitures ne doivent pas dépasser certains seuils de rejet de pollution. Souvent, ces seuils se voient assouplis, sauf dans le cas de la norme Euro 6, qui ne joue pas en faveur des moteurs diesel.

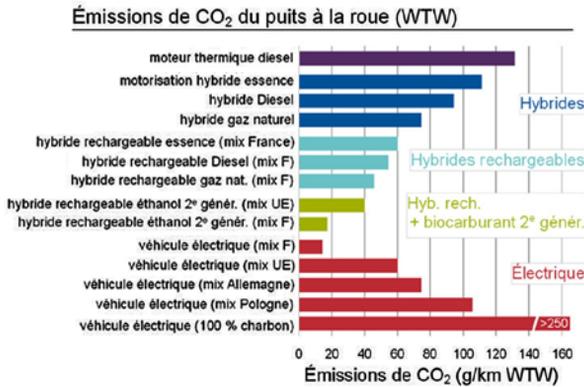
4. Voir l'étude du laboratoire de l'organisme allemand Technischer Überwachungsverein (TÜV), réalisée pour le compte de l'ONG Transport & Environment, « Particle emissions from petrol cars », novembre 2013 [www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/GDI%20Briefing_final_T%26E_revised.pdf].

5. Airparif, *op. cit.*, p. 12.

6. Voir étude Air Rhône-Alpes, « Évaluation de l'efficacité d'actions de restriction de circulation sur des épisodes pollués en hiver », février 2014.

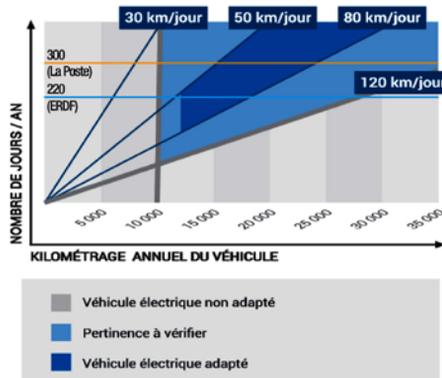
7. Airparif, *op. cit.*, p. 6.

Graphique 1 : Bilan carbone des véhicules électriques



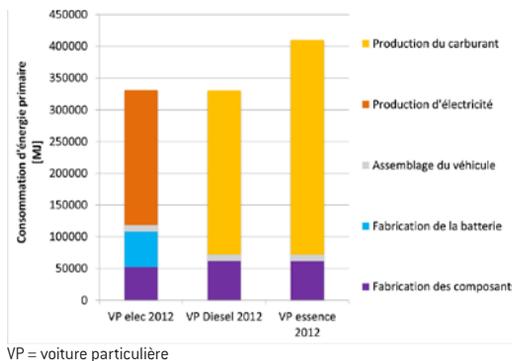
Source : Institut français du pétrole (IFP).

Graphique 2 : Zone de pertinence économique des véhicules électrique et thermique selon l'usage



Source : Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe), 2016.

Graphique 3 : Consommation d'énergie primaire totale des véhicules thermique et électrique



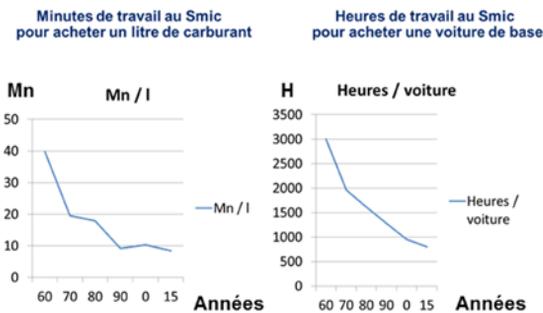
Source : Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe), 2016.

2. L'USAGE DE LA VOITURE EST EN CONSTANTE AUGMENTATION

C'est principalement sur la réduction de l'usage excessif de la voiture qu'il faut agir. Cela a d'ailleurs été une priorité dans les politiques publiques depuis les années 1990, comme le montrent les investissements colossaux qui ont été faits dans les infrastructures de transports publics urbains et la réallocation des espaces de voiries vers les tramways, les couloirs de bus, les pistes cyclables, etc., allouées auparavant à la voiture.

Pourtant, malgré ces investissements, l'Insee et les métropoles constatent un accroissement de l'usage de la voiture pour accéder au territoire⁸. La raison est simple : la diminution du coût d'usage de la voiture. Si l'on compare à prix constant le prix de l'essence entre 1970 et 2016, on constate qu'on peut aujourd'hui en acheter deux fois et demie plus avec 1 heure de smic (*voir graphique 4*). La consommation des véhicules a par ailleurs été réduite de moitié sur la même période. Le prix du pétrole, compte tenu de l'explosion à la hausse des réserves, a été divisé par deux en quelques années et devrait durablement s'établir aux alentours de 60 dollars le baril, hors contraintes géopolitiques.

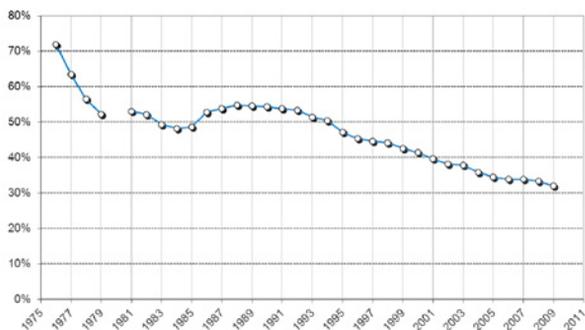
Graphique 4 : Évolution du coût de la voiture



Source : Jean Pierre Orfeuill, université Paris-Est.

8. Voir Dares, « Les temps de déplacement entre domicile et travail », DARES Analyses, 2 novembre 2015, [dares.travail-emploi.gouv.fr/IMG/pdf/2015-081.pdf], ainsi que des études de déplacements pour Lyon [www.urbal Lyon.org/Similaire/Observatoire.Deplacements_Publication_n_5_le_trafic_routier_dans_l_agglomeration_lyonnaise_ -_quelles_evolution -_3045] et Toulouse [http://www.aia-toulouse.org/sites/www.aia-toulouse.org/IMG/pdf/synthese_2014_light.pdf]. D'autres études, présentées lors des Assises de la mobilité, confirment cette analyse.

Graphique 5 : Évolution du ratio Recettes commerciales sur Dépenses d'exploitation (R/D) des Transports en communs sur la longue période



Données : Enquête annuelle sur les réseaux de TPU – DGTIM, CERTU, GART, UTP – calcul sur les réseaux de plus de 100 000 habitants en 2009

Source : Bruno Faivre d'Arcier, Laboratoire Aménagement et Économie des transports (Laet) de Lyon.

Ainsi, si la France a fait le choix de subventionner fortement le prix des transports en commun pour inciter au report modal (graphique 5), cela n'a pas suffi à faire baisser la part modale de la voiture, car dans le même temps celle-ci a fortement baissé son coût d'utilisation (graphique 4).

Et ce n'est pas fini : la mise sur le marché d'ici à 2020 de véhicules urbains hybrides rechargeables par tous les constructeurs automobiles mondiaux va encore diviser par deux la consommation des véhicules (2 l/100 km), avec, qui plus est, des véhicules propres en ville car fonctionnant à l'énergie électrique. Le coût d'usage de la voiture hybride rechargeable sera comparable à celui des transports en commun, même avec un abonnement et un remboursement de 50 % par l'employeur. S'il s'agit bien d'un progrès pour la qualité de l'air, nous assisterons en revanche rapidement à une forte augmentation des problèmes de congestion, avec des bouchons de voitures propres. Le signal prix envoyé aux usagers produira inévitablement son effet : la circulation automobile continuera à augmenter si les pouvoirs publics restent inactifs.

3. DES INDIVIDUS FOCALISÉS SUR LA VITESSE ET DES POLITIQUES PUBLIQUES ORIENTÉES VERS LA GESTION DE L'ESPACE PUBLIC

Pour déployer une mobilité durable, il faut bien plus que l'interdiction des véhicules diesel et le développement des véhicules électriques. D'autres mesures sont possibles, même s'il convient de bien comprendre les ressorts des parties en présence, à savoir les usagers et les pouvoirs publics, avant de les détailler. Ces deux groupes ont des objectifs très différents qui guident leurs comportements et leurs actions.

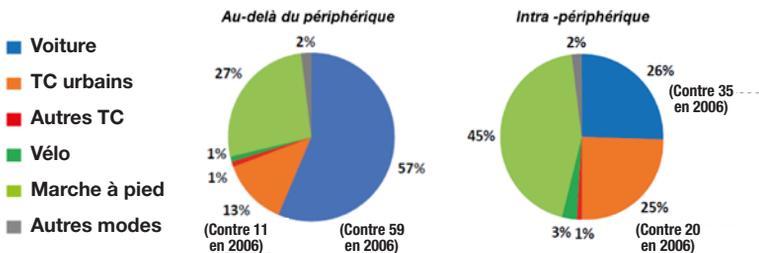
Les individus sont focalisés sur les coûts et les gains de temps (donc sur la vitesse), le temps étant la ressource rare par excellence. Or, depuis un siècle, ces gains ont été considérables. Qu'en avons-nous fait ? Le temps passé dans les transports est une constante dans les pays développés : 1 heure par jour en moyenne (1 h 30 à Paris, cette métropole étant avec Londres une exception par sa taille en Europe). Ainsi, à rebours d'une civilisation consacrée aux loisirs, ce temps gagné s'est traduit par un allongement des distances parcourues et l'étalement urbain. Dans les métropoles, cette vitesse a été assurée pour l'essentiel par la voiture, formidable outil pour aller de A à B de manière flexible et rapide, certes, mais très fortement consommateur d'espace.

Le fait que l'espace public soit devenu rare en milieu urbain explique en partie que les politiques publiques aient fait machine arrière par rapport aux années 1960 et 1970 en révisant leurs politiques d'urbanisme et l'allocation des espaces à la voiture. La surconsommation induite par la voiture n'était plus tenable, et ce d'autant plus que l'individu a tendance à ne pas prendre en compte son apport marginal dans le trafic, d'où les centaines de kilomètres journaliers de bouchons en Île-de-France. Pour reprendre une belle expression de l'économiste Jean Tirole, espaces publics et deniers publics sont nos biens communs. Ainsi, pour les politiques publiques, le problème de la voiture est que fondamentalement, propre ou non, elle occupera toujours 10 mètres carrés au sol. La mutation du parc vers l'électrique ne résout donc pas le problème majeur de l'invasion de l'espace public par l'automobile.

4. DISTINGUER LES CENTRES URBAINS ET LES ZONES SITUÉES AU-DELÀ DU PÉRIPHÉRIQUE

On l'oublie souvent mais la priorité de la politique publique de mobilité, c'est d'abord d'assurer l'accessibilité à la ville et à ses pôles d'activités économiques, de loisirs, etc., en limitant la consommation d'espace induite par la voiture en zones denses et en utilisant judicieusement les fonds publics. Il semble cependant nécessaire de distinguer deux mondes : les centres urbains et les zones situées au-delà du périphérique. S'agissant des premiers, il est clair que cette réallocation des espaces publics vers les transports en commun et les « modes doux » s'est traduite par des résultats : une baisse de 20 % du trafic automobile dans les zones intrapériphériques et les hypercentres en dix ans⁹. Sur Lyon, en intrapériphérique, 1 déplacement sur 4 s'effectue en transports en commun, 1 sur 4 en voiture, la moitié à pied ou à vélo (*voir graphique 6*). Dans Paris intra-muros, cette tendance est encore plus marquée : 1 déplacement sur 10 en voiture, 3 sur 10 en transports en commun, 6 sur 10 à pied ou à vélo en intrapériphérique¹⁰. La baisse du nombre de déplacements réalisés en voiture est très importante sur dix ans mais, du fait du signal prix, nous assistons aujourd'hui à une reprise de la voiture, avec une augmentation du trafic particulièrement importante pour accéder aux agglomérations¹¹.

Graphique 6 : Part du nombre de déplacements selon les modes sur la Métropole de Lyon en 2015



TC = transports en commun

Sources : Enquête Ménage Déplacement 2015 de l'agglomération lyonnaise, Syndicat des transports de l'agglomération lyonnaise-Sytral (www.sytral.fr/359-enquete-grand-territoire.htm), Jean Coldefy.

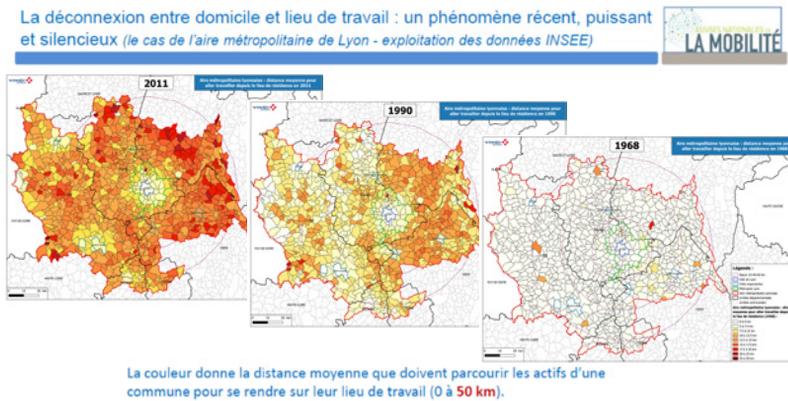
9. Voir les données de comptage de la Métropole de Lyon (data.grandlyon.com/transport/trafic-historique/) et celles de l'Observatoire de déplacements de l'agglomération lyonnaise (www.urbalyon.org/recherche/trafic routier).

10. Voir « Enquête Global Transport 2010. Résultats détaillés », Omnil (www.omnil.fr/IMG/pdf/-4.pdf).

11. Voir « Le trafic routier dans l'agglomération lyonnaise : Quelles évolutions ? », *Transports et Mobilité*, n° 5, juin 2011 (www.urbalyon.org/AffichePDF/Observatoire.Deplacements.-Publication.n-5.-le.trafic.routier.dans.l-agglomeration.lyonnaise.-quelles.evolutions.-3045) et les données de l'Observatoire des déplacements de Toulouse (www.aua-toulouse.org/spip.php?article1093).

Au-delà du périphérique, la situation est tout autre : nous sommes dans le règne de l'automobile, les transports en commun peinant à desservir de manière efficace les territoires, compte tenu de la densité plus faible de population et parfois aussi du manque de lignes de transports publics desservant les centres urbains à partir des périphéries. La tendance est clairement à l'augmentation de l'usage de la voiture et des distances parcourues (*voir graphique 7*).

Graphique 7 : Évolution des distances parcourues sur la métropole de Lyon



Source : André Broto, Vinci et Fabrique de la cité, intervention lors des Assises de la mobilité, groupe Mobilité soutenable octobre 2017.

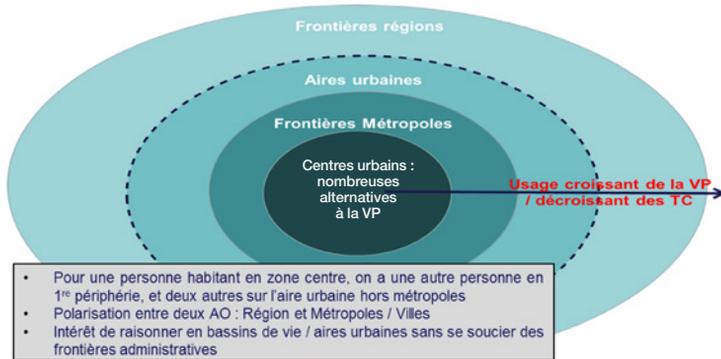
Si l'on part des besoins des habitants, l'échelle pertinente de gestion de la mobilité est celle des bassins de vie, c'est-à-dire des aires urbaines : une aire urbaine est constituée de communes dont 40 % des actifs travaillent dans l'agglomération-centre autour de laquelle elles sont polarisées. C'est donc la bonne échelle de gestion des flux de déplacements domicile-travail. Les aires urbaines de plus de 100 000 habitants représentent 40 millions d'habitants, soit les deux tiers de la population française, et c'est là que se situe l'essentiel des problèmes de congestion et d'accessibilité (en France, 98 % des déplacements font moins de 80 kilomètres¹²). À cette échelle, il est fréquent d'avoir une part importante de la population vivant dans l'aire urbaine en dehors de la communauté d'agglomération ou de la métropole. Pour une personne habitant au centre de l'agglomération (qui concentre une bonne part des emplois), on a une personne qui vit au-delà du périphérique et deux personnes qui se situent au-delà de l'aire urbaine.

12. Régis de Solere, « L'enquête nationale Transports Déplacements », Certu, 22 mai 2012, p. 7 (www.cotita.fr/IMG/pdf/5_CERTU_ENTD.pdf).

Cependant, aucune structure publique ne gère les bassins de vie que sont les aires urbaines ; au contraire, une gestion territoriale trop étroite, oubliant que la mobilité c'est d'abord des flux, laisse l'hinterland des métropoles sans solutions alternatives à la voiture. Il ne sert à rien de se lamenter sur la part excessive de la voiture dans les déplacements domicile-travail (75 % des Français contre 11 % pour les transports en commun¹³) si, dans le même temps, le système public n'est pas capable de déployer des alternatives.

Ainsi, à Lyon, l'aire urbaine compte plus de 2,2 millions d'habitants contre 1,2 million pour la métropole, générant plus de 550 000 véhicules en échanges sur l'agglomération face à une offre de transports en commun plus de dix fois inférieure aux besoins. Très concrètement, la communauté de communes de Bourgoin-Jallieu (100 000 habitants), à 40 kilomètres à l'est de l'agglomération lyonnaise, ne dispose chaque jour que de deux trains et de deux cars pour arriver avant 9 heures dans l'agglomération lyonnaise, soit 800 à 1 000 places. On comprend mieux pourquoi l'autoroute, pourtant payante, supporte un trafic moyen journalier de 100 000 véhicules.

Graphique 8 : Schéma de représentation des territoires



Les aires urbaines ne sont pas gérées par les frontières administratives des Métropoles et des Régions. C'est pourtant là que se situent les problèmes de mobilité.

Source : Jean Coldefy.

Les contraintes d'espace sont d'autant moins fortes que l'on s'éloigne des centres urbains. Il faut donc accepter que la voiture soit parfois, au-delà du périphérique, le mode de transport le plus efficace pour la collectivité. Une approche trop dogmatique du report modal n'est ni supportable pour les fonds publics, ni écologique avec des bus transportant parfois moins de 3 passagers au kilomètre.

13. Voir Dares, art. cit.

Le principal problème des transports en commun se trouve dans leur coût pour les budgets publics. En France, les usagers ne financent en moyenne que 20 % des coûts d'exploitation des transports en commun¹⁴. Il n'en a pas toujours été ainsi : en 1975, les usagers finançaient 75 % des coûts d'usage du transport public, comme en Allemagne aujourd'hui. La dérive opérée depuis l'a été tout autant sur l'augmentation de l'offre (qu'une politique tarifaire n'a pas su rendre plus supportable pour les fonds publics) que sur la dérive des coûts d'exploitation. Entre 1975 et 2014, en euros constants, il faut quatre fois plus d'argent public pour le même voyage réalisé. En effet, si la recette par voyage tarifaire a baissé de 35 % (de 0,74 à 0,48 euros par voyage), la dépense, elle, a augmenté de 50 % (de 1 à 1,50 euros par voyage)¹⁵. Cette dégradation a été compensée par une augmentation du versement transport, donc du coût du travail. Il est important de souligner une exception notable à ce triste tableau, Lyon, où le ratio recettes sur dépenses est de 60 % grâce à une tarification adaptée et une maîtrise des coûts opérée par la collectivité (les tarifs sont inférieurs à ceux de la Région Île-de-France et comparables à d'autres agglomérations). Preuve que l'on peut maîtriser les dépenses et ajuster les recettes tout en maintenant une bonne qualité du service public.

Par ailleurs, deux indicateurs, que l'on retrouve dans la plupart des agglomérations européennes, doivent retenir notre attention :

- le nombre de personnes par voiture pour les trajets domicile-travail est de 1 ; les réserves de capacité de la voiture (partagée) sont donc très importantes, alors que souvent les transports en commun sont saturés aux heures de pointe ;
- une part très importante des déplacements en voiture se situe entre 1 et 3 kilomètres (environ 50 % dans la quasi-totalité des agglomérations). Pour parcourir ces distances, la voiture n'est pas le mode de transport le plus adapté, loin s'en faut. Si tout n'est pas transférable sur le vélo (faire des courses, déposer des enfants, etc.), la marge de progression des « modes doux » est très importante. Le développement du vélo à assistance électrique (VAE) aura très certainement un impact fort, cet objet répondant parfaitement au cahier des charges de la mobilité urbaine : 1 mètre carré au sol, 25 km/h et non polluant. Il s'en est vendu en France 77 000 en 2015, 134 000 en 2016, plus de 600 000 en Allemagne¹⁶. On peut espérer que nous poursuivrons la même tendance dans les années à venir.

14. Voir Cour des comptes, *Les Transports publics urbains. Rapport au Président de la République suivi des réponses des administrations et des organismes intéressés*, La Documentation française, avril 2015 (www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapports-publics/054000270.pdf).

15. Voir Hervé Nadal, « La soutenabilité financière des transports publics urbains », *Infrastructures & Mobilité*, n° 157, mai 2016 (www.mensiaconseil.fr/wp-content/uploads/2016/05/IMn%C2%B0157-Article-MENSIA.pdf).

16. Sur ce sujet, voir notamment Philippe Jacqué, « Le marché du cycle accélère, emporté par la vague du vélo électrique » *lemonde.fr*, 8 avril 2017 (http://www.lemonde.fr/economie/article/2017/04/08/le-marche-du-cyclo-accelere-emportepar-la-vague-du-velo-electrique_5108074_3234.html) et les pages du site Planetoscope (www.planetoscope.com/le-velo/1204-ventes-de-velos-electriques-en-france.html).

5. AGIR SUR LES COMPORTEMENTS POUR AGIR SUR LES TEMPS DE PARCOURS ET LE PRIX DE L'OFFRE DE MOBILITÉ

La mobilité urbaine dépend ainsi largement des comportements individuels. Ces comportements étant basés essentiellement sur les temps de parcours et les coûts des déplacements, c'est donc sur ces deux paramètres qu'il faut travailler, en ayant bien en tête les coûts et la vitesse par mode pour l'utilisateur et la collectivité (voir tableau 1).

Tableau 1 : Coûts et vitesses par mode de transport en agglomération

Mode de transport	Coût d'utilisation pour l'utilisateur	Vitesse moyenne constatée (en km/h)	Coût pour la collectivité
Vélo	0 à 100 €/an (< 0,03 €/km)	10 à 25 (VAE)	Entretien de la voirie (bus et vélo) : 20 M€/an pour 3 000 km (Lyon, Lille...)
Voiture	0,22 €/km (hors amortissement)	5 (route congestionnée), 18 (route fluide en centre-ville), 30 (route fluide en périphérie)	
Transports en commun	0,10 €/km (après participation employeur)	18 (bus/tram), 30 (métro)	400 M€/an pour 1 500 000 voyageurs/jour sur l'agglomération de Lyon, 60 % payé par l'utilisateur, soit net 160 M€/an pour la collectivité
TER	0,03 €/km (après participation employeur)	60	400 M€/an pour 145 000 voyages/jour en Rhône-Alpes payé par la Région

Source : Cerema, Métropole de Lyon, Sytral, Région Rhône-Alpes, Jean Coldefy.

Les informations livrées par le tableau 1 sont intéressantes à plus d'un titre :

- les données illustrent bien la performance du vélo par rapport à l'autre transport individuel qu'est la voiture : vitesse moyenne comparable en ville, sans temps de stationnement, et coût évidemment inférieur. Pour des distances inférieures à 5 kilomètres, voire à 10 kilomètres avec un vélo à assistance électrique, c'est l'outil idéal tant pour l'individu que pour la collectivité, compte tenu de son faible encombrement et de son impact environnemental quasi nul ;
- les chiffres recalent les référentiels de vitesse en voiture bien plus bas que ce que les GPS de voiture ne l'indiquent : en effet, ces derniers travaillent pour l'essentiel sur des bases de données de vitesse instantanée, qui ne sont en rien représentatives de la vitesse moyenne en ville ;
- l'impact de la baisse du coût d'usage de la voiture est bien mis en évidence : passer de 0,22 euro à 0,11 euro au kilomètre va mettre ce coût d'usage à

niveau équivalent à celui des transports en commun. Hors heures de pointes, la vitesse moyenne de la voiture étant équivalente à celle du transport en commun de surface (bus et tramways), l'usager va être incité à l'utiliser plus fortement qu'aujourd'hui ;

– on voit que le TER est très performant pour l'individu... mais qu'il a un coût exorbitant pour la collectivité : vitesse la plus forte pour un coût au kilomètre très faible pour l'usager. En revanche, le train comporte deux faiblesses majeures : d'une part, tel qu'il est géré en France, il est globalement (pas sur toutes les lignes) un véritable gouffre pour les finances publiques ; d'autre part, il ne dispose que de faibles capacités : on peut difficilement construire de trop nombreuses voies ferrées dans les zones urbaines et la sécurité ferroviaire impose des limites au cadencement. On pourrait cependant utilement déployer en province un cadencement plus fort, pour des débits considérablement augmentés sur les axes surchargés : nous sommes aujourd'hui à des fréquences de 30 minutes en heures de pointe, parfois de 15 minutes. Passer de 30 à 15 minutes ajouterait huit trains sur deux heures par branche de TER : est-ce vraiment inatteignable ? ;

– les TER assurent 900 000 voyages par jour hors Île-de-France, soit environ 450 000 voyageurs par jour. Pour financer le service, les régions déboursent 3 milliards d'euros par an, soit en moyenne 6 666 euros par passager par an, et ce pour la seule exploitation (hors investissements), avec de très fortes disparités régionales et par lignes. Des Régions affichent des budgets moyens de 10 000 euros par passager par an en subvention publique, signe de coûts unitaires élevés et d'une faible fréquentation. Dans un récent rapport, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (Arafer) pointe ainsi en 2016 un taux d'occupation moyen des TER (hors Île-de-France) de seulement 25 %¹⁷. Ces réserves mises à part, on voit néanmoins que le fer constitue une pénétrante extrêmement efficace en termes de vitesse pour rapprocher des territoires périurbains, voire ruraux, des zones d'emplois. Le coût pour l'usager abonné est cependant beaucoup trop faible, ce qui reporte de manière excessive le financement sur la collectivité et les occasionnels. La régularité et la fiabilité sont encore un challenge dans certaines régions : de trop nombreux TER français sont supprimés ou régulièrement en retard, décourageant l'usager d'utiliser ce mode. Toujours selon l'Arafer, qui se base sur les données de la SNCF (qui ne comptabilise pas tous les retards), en 2016, 5 % des trains prévus ont été supprimés (dont plus du quart à la dernière minute), plus de

17. Observatoire des transports et de la mobilité, *Le Marché français du transport ferroviaire de voyageurs, 2015-2016*, Arafer, mise à jour du 23 janvier 2018, p. 37-38 (www.arafer.fr/wp-content/uploads/2017/11/ARAFER_Bilan-annuel-marche-ferroviaire-voyageurs-2015-2016.pdf).

10 % des TER arrivent en retard en heure de pointe, 25 % de ces retards sont supérieurs à 20 minutes¹⁸. Ceci explique la baisse de la fréquentation du train en France, les utilisateurs se reportant sur d'autres modes de transport (-0,5 % par an de passagers par kilomètre en moyenne depuis 2011)¹⁹.

C'est le paradoxe du ferroviaire : c'est l'outil idéal pour relier efficacement centres et grandes périphéries, mais notre organisation induit des coûts publics prohibitifs et, en conséquence, une offre gravement sous capacitaire. Cela n'est pas durable et il est urgent de revoir le dispositif actuel qui va contre l'intérêt général. C'est tout le sens de la réforme en cours, qui doit permettre de faire des économies sur les coûts par la mise en concurrence et de réinvestir ces économies dans des trains supplémentaires. L'exemple de l'Allemagne est éloquent à ce titre, comme le montrent deux rapports du cabinet Trans-Missions²⁰ et un récent rapport de l'Arafer²¹ :

- le coût public du TER est le double en France comparé à celui de l'Allemagne, avec comme principales causes, d'une part, la dispersion de l'offre induisant une trop faible utilisation des ressources et matériels mis en place (le kilométrage parcouru par le matériel roulant est deux fois et demie supérieur en Allemagne qu'en France) et, d'autre part, l'organisation du travail. En effet, beaucoup de conducteurs de trains en France effectuent leurs services en heure de pointe en étant payés 5 heures, ce qui induit qu'un conducteur de TER réalise 358 à 382 heures de conduite en France par an contre 10 050 en Allemagne ;
- SNCF Réseau emploie 55 000 salariés pour 30 000 kilomètres de voies, la Deutsche Bahn 45 000 salariés pour 40 000 kilomètres (en 1970 la productivité était la même) ;
- le nombre de trains supprimés est cinq à dix fois inférieur en Allemagne qu'en France ;
- les autorités publiques allemandes financent deux fois plus d'offres TER avec le même budget que les autorités publiques françaises : 3 milliards d'euros pour 174 millions de trains-kilomètre en France, 5,5 milliards d'euros pour 636 millions de trains-kilomètre en Allemagne ;

18. *Ibid.*, p. 21-24.

19. *Ibid.*, p. 28.

20. Cabinet Trans-Missions, rapport « Pourquoi les AOT allemandes peuvent financer deux fois plus d'offres TER pour un budget. Analyse et enseignements pour la France » pour le Cercle des transports, décembre 2015, et rapport « Transports ferroviaires régionaux de voyageurs : quel modèle économique pour le TER ? » pour TDIE, septembre 2017.

21. Arafer, *L'Ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs en France*. 1. Les enseignements européens, mars 2018 (www.arafer.fr/wp-content/uploads/2018/03/ouverture-concurrence_transport-ferroviaire-partie1.pdf).

– en Allemagne, la concurrence a permis une baisse de 30 % des subventions publiques, économies qui ont été réinvesties dans l’offre : + 37 %, avec une amélioration du service (renouvellement du matériel dont l’âge moyen est passé de 17,3 années à 7,5 entre 1997 et 2015). En France, entre 2002 et 2011, les subventions aux TER ont augmenté de 60 % en trains-kilomètre (et de 90 % en valeur absolue) sans que l’usager ait pu bénéficier d’une amélioration de la qualité de service. À noter que la Deutsche Bahn conserve une très large majorité du marché et que le nombre de tués et blessés par accidents ramené par trains-kilomètre est inférieur à celui de la France.

On le voit, les marges de manœuvre sont importantes, et c’est une bonne nouvelle. La concurrence va permettre de replacer les Régions dans une situation plus forte vis-à-vis de la SNCF leur permettant de mieux négocier les prix et la qualité de service. Le rapport de force est aujourd’hui beaucoup trop déséquilibré. Le passé a montré que la SNCF n’a été en mesure ni d’améliorer le service, ni de diminuer les coûts, bien au contraire. Le débat n’est donc pas pour ou contre la SNCF et ses agents, comme le caricaturent actuellement les syndicats de cheminots, mais pour ou contre un service ferroviaire amélioré pour les usagers. La réforme lancée – même si elle ne résout pas tout – est une chance à saisir.

6. LES MESURES À DÉPLOYER POUR AGIR SUR LES TEMPS DE PARCOURS

En intrapériphérique, les solutions sont connues et mises en place dans la plupart des agglomérations, même si beaucoup reste encore à faire :

– construction d’alternatives crédibles à la voiture solo, avec baisse des temps de parcours en transports en commun et à vélo : lignes de tramways, couloirs de bus, bandes cyclables, doubles-sens cyclables, priorités aux feux là où cela est possible... ;

– augmentation de la vitesse commerciale des réseaux de transports en commun, avec en particulier la diminution du nombre d’arrêts en ville (1 tous les 300 mètres sur Lyon), ce qui permettra également de désaturer des lignes fortes (25 % des trajets font un seul arrêt sur des lignes majeures du fait de l’abonnement au forfait) et de favoriser la marche à pied (on peut marcher 200 à 300 mètres, soit 4 minutes, pour rejoindre un arrêt). La vitesse commerciale des transports en commun est la clef de leur économie : 1 km/h de

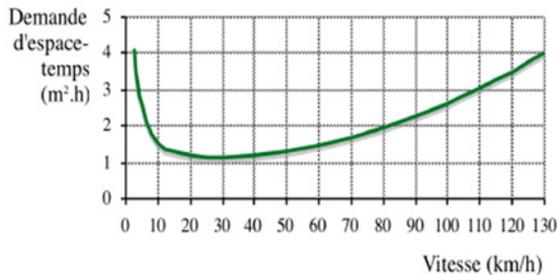
gagné sur une ligne de 20 kilomètres à fréquence de 10 minutes fonctionnant de 7 à 19 heures, c'est 150 000 euros d'économie par an et 200 000 euros d'investissements évités ;

– contraintes de la voiture pour limiter sa consommation d'espace, avec une vitesse adaptée et préserver les centres urbains :

- réaffectation de l'espace à d'autres usages (bus, vélos, tramways) ;
- pincement des pénétrantes là où existent des alternatives (lignes fortes de transports en commun) ;
- gestion des carrefours à feux pour maximiser les flux sur les pénétrantes et préserver les zones résidentielles en pénalisant les shunts de ceux qui pensent naïvement battre le système grâce à leur GPS (Waze...) ;

– réduction des vitesses moyennes pour maintenir les capacités d'écoulement (fluidité lente avec, en heures creuses, des vitesses moyennes constatées en ville de 18 km/h, représentant l'optimum de consommation d'espace par la voiture).

Graphique 9 : Consommation d'espace temps par la voiture selon sa vitesse et par km parcouru



Compte tenu des distances de freinage et de la vitesse, la consommation d'espace de la voiture n'est pas linéaire : à la vitesse de 130 km/h, une voiture consomme 3,5 fois plus d'espace-temps qu'à 20 km/h.

Source : F. Héran, 2008.

– éloignement du trafic de transit et de desserte des centres-villes avec la construction de périphériques routiers : en effet, sans ces infrastructures, la desserte des hypercentres et des périphéries s'effectue par des voiries inadaptées et vient saturer des espaces à protéger du trafic de transit. La ville sans voiture est une utopie (quasi totalitaire) au vu de l'organisation de nos modes de vies et des motifs de déplacements.

Au-delà du périphérique, les mesures sont également bien identifiées, mais plus délicates à mettre en œuvre et en lien fort avec la politique d'urbanisme des agglomérations :

- prolongement des lignes fortes de transport en commun au-delà du périphérique, en pénétrantes, pour permettre des alternatives crédibles à la voiture. Sans ces alternatives, le discours sur le report modal reste incantatoire et totalement inefficace. La difficulté de financement de ces grandes infrastructures est réelle : outre l'investissement, avec un ratio recette sur dépense d'exploitation de 20 %, toute nouvelle ligne de transports en commun génère de la dette publique de manière importante ;
- réalisation de parcs-relais soit sur des pôles multimodaux, soit répartis le long des lignes fortes de transports en commun pour éviter la construction de trop gros parcs de stationnement, inesthétiques et complexes dans des zones tendues en espaces disponibles ;
- facilitation du covoiturage (distances de 15-30 kilomètres) par l'amélioration des temps de parcours et la réalisation de voies réservées aux covoitureurs et aux bus (ce qui serait également une gestion efficace de l'espace public). Cette mesure, facilement contrôlable aujourd'hui grâce aux nouvelles technologies, est plébiscitée par la population, avide de gains de temps, mais elle est complexe à réaliser dans des espaces contraints. D'une manière générale, la mutualisation des services de covoiturage périurbains et des offres de véhicules partagés (VTC, etc.) est indispensable afin de proposer plus d'offres et de tirer le meilleur parti des offres privées dans ce domaine. La question des modèles économiques reste la clef. Il est peu probable qu'un acteur privé seul arrive à trouver une solution répondant à la masse des déplacements, particulièrement sur les trajets domicile-travail. Cette piste très prometteuse reste encore largement à inventer, en jouant au maximum des synergies entre acteurs publics et privés. Il est cependant illusoire de croire que la seule proposition de services de covoiturage va faire adhérer la population, et les services actuels le prouvent : même si on arrive à garantir un service toutes les 5 minutes en heure de pointe, les voyageurs utilisent peu le service. La raison en est simple : la contrainte d'abandonner sa voiture pour monter dans une autre est supérieure à celle de l'usage de la voiture solo. Sans contraintes ou mesures incitatives fortes sur la voiture, nous ne changerons pas nos comportements ;
- réalisation de pistes cyclables, visant à sécuriser les cyclistes, les vitesses en voiture étant plus élevées au-delà du périphérique ;
- rationalisation des lignes de transports publics pour focaliser les moyens là où sont les besoins : dans des zones éloignées des centres urbains, le transport public peut s'avérer également un gouffre économique avec des lignes à très

faible fréquentation. Plusieurs responsables de transport dans les Régions citent également l'exemple de lignes ferroviaires avec des fréquentations si faibles que payer des voitures neuves aux quelques usagers qui les empruntent coûterait moins cher en argent public... le car peut être une option moins coûteuse et tout aussi efficace, voire plus ;

– il faut mobiliser les fonds publics là où ils sont le plus efficaces. Des alternatives moins coûteuses et plus adaptées aux besoins des personnes sont possibles grâce au numérique. Elles restent à développer : covoiturage en temps réel adapté aux modes de vies urbains et sur les destinations qui le permettent, transports à la demande en temps réel pour la desserte de zones d'activités ;

– amélioration de l'organisation des TER pour gagner en fiabilité et régularité : dans de trop nombreuses régions, des usagers se détournent de ce mode de transport à cause de problèmes récurrents de ponctualité, voire d'annulations de trains. Un cadencement plus fort permettrait de gagner en capacité pour peu que l'usager participe plus au financement des coûts d'exploitation et que les coûts d'exploitation baissent, afin de ne pas augmenter encore la dette financière du ferroviaire, déjà très importante ;

– urbanisation maîtrisée proche des arrêts des lignes fortes de transports en commun (en particulier le mode ferré), avec des pôles concentrant les logements et activités (urbanisme dit en « doigts de gant », à l'image de ce qui a été réalisé à Copenhague).

7. UNE NÉCESSAIRE ACTION SUR LE COÛT D'USAGE DE LA VOITURE

Dans tout ce panel de mesures à déployer, nécessitant de très lourds investissements, il est frappant de constater qu'à ce jour, en France, les politiques publiques n'ont jamais agi sur le coût de la mobilité pour induire des changements de comportements. Le sujet est sensible. Ainsi la réforme du stationnement a été plusieurs fois repoussée et a été en débat durant quasiment deux décennies. Elle est cependant effective depuis début 2018. Mais il est probable que cette réforme n'ait que peu d'impact malgré le changement de paradigme fort qu'elle implique : les automobilistes doivent aujourd'hui payer un forfait de 17 à 60 euros²² selon les communes, alors qu'hier 80 % ne

22. Voir Erwan Alix, « Carte/ Ville par ville, combien coûte le forfait post-stationnement ? », ouest-france.fr, 3 janvier 2018 [www.ouest-france.fr/economie/impots-fiscalite/pv-stationnement/carte-ville-par-ville-combien-coute-le-forfait-post-stationnement-5481698].

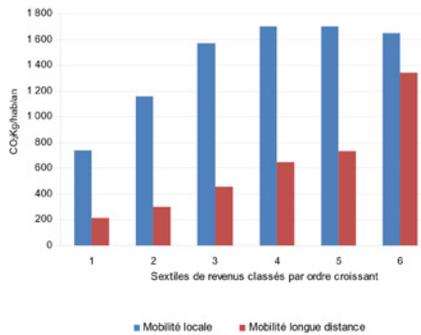
payaient pas le stationnement, en raison du faible risque de contrôle et de la faiblesse du coût de l'amende (17 euros). En effet, ceux qui utilisent la voiture pour se rendre à leur travail ont déjà pour la grande majorité une solution de stationnement, les bureaux existants disposant de larges capacités de parking. Cependant, c'est un pas dans la bonne direction qui permettra de libérer de l'espace public de voirie et donc de faciliter le déploiement de pistes cyclables et de couloirs bus.

Si une tarification de l'usage de la voiture apparaît indispensable, tout se passe comme si l'on préférerait des solutions médiatiques, parfois très coûteuses en fonds publics et à l'impact incertain, à une solution efficace : la préférence actuelle des responsables politiques pour des mesures d'interdiction de circuler des véhicules anciens n'aura que peu d'effet sur la circulation automobile et la pollution de l'air. Elle procède d'une logique de désignation de faux coupables et de communication, alors que les vraies solutions sont ailleurs. Cette mesure touche les ménages aux revenus les plus faibles que l'on oblige à changer de véhicule, soit une dépense très importante, de l'ordre de 10 000 à 15 000 euros²³, ce qui favorise les constructeurs automobiles. Les incitations à faciliter l'usage de véhicules électriques – dont le bilan carbone est proche de celui des véhicules thermiques – sont également surprenantes : a-t-on vu des collectivités construire et exploiter des stations-service dans le passé ? Pourquoi le demander aujourd'hui pour le véhicule électrique ?

Enfin, quand on voit la répartition des émissions de CO₂ par sextile de revenus (*voir graphique 10*), il est clair que les mesures d'interdiction sont largement antisociales et particulièrement injustes : les classes les moins fortunées sont aussi celles qui émettent le moins d'émissions de CO₂, en mobilité quotidienne comme en longue distance.

23. Prix moyen d'une citadine avec vignette Crit'air de niveau 2 ou 1.

Graphique 10 : Émissions annuelles de CO₂ liées aux déplacements des résidents selon le niveau de revenus des ménages par habitant



La mobilité locale concerne les déplacements inférieurs à 80 kilomètres à partir du déplacement. Elle est responsable de 60 % des émissions de CO₂, la mobilité longue distance de 40 %, pour ce qui concerne le déplacement des personnes en France.

Source : Insee ENTD 2008, traitements Laboratoire Aménagement et Économie des transports (Laet) et Cerema.

Une tarification de l'usage de la voiture faible et sur un large périmètre²⁴ est une solution pourtant ancienne et que de nombreuses agglomérations pratiquent en Europe du Nord (Göteborg, Stockholm, Oslo, Bergen, Trondheim...). L'Allemagne vient d'introduire, après sa taxe poids lourds kilométrique, une vignette pour l'utilisation de ses routes nationales pour les voitures. L'Autriche le fait depuis longtemps. Ce dispositif n'a rien de révolutionnaire en soi : la tarification des ressources rares est une mesure appliquée depuis longtemps pour éviter les gaspillages. Concernant l'eau, l'électricité et l'énergie, c'est une pratique qui existe depuis très longtemps et qui s'est appliquée même plus récemment sur l'enlèvement des ordures ménagères. La rareté de l'espace public, les enjeux des émissions de gaz à effet de serre (que la taxe carbone vise à limiter, reprenant en cela le même principe en envoyant un signal-prix aux consommateurs), les enjeux de santé publique et la pénurie de fonds publics sont les fondements d'une refonte du financement de notre système de mobilité.

Ce type de mesure rééquilibre la baisse du coût d'usage de la voiture, maintient la liberté de circulation des personnes et a un impact réel sur le volume de trafic. Elle permet aussi de financer les infrastructures et les services de mobilité, permettant ainsi d'avoir des alternatives efficaces à la voiture solo, dont les agglomérations ont tant besoin pour accompagner leur développement. C'est

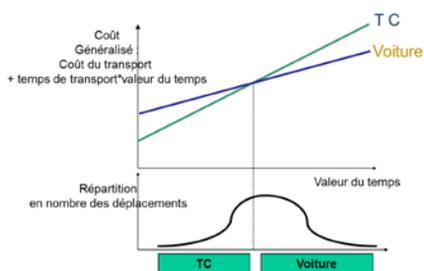
24. Tout l'inverse de ce qu'a fait Londres, avec un tarif fort de 16 euros par jour, sur un périmètre très restreint.

d’ailleurs très exactement la proposition des députés Gilles Savary et Bertrand Pancher dans un rapport sur le système ferroviaire²⁵.

8. COMMENT S’OPÈRENT LES ARBITRAGES PRIX/TEMPS DE PARCOURS DES USAGERS ?

Les économistes des transports ont depuis longtemps modélisé les mécanismes de comportements modaux des personnes avec la notion de coût généralisé (*voir graphique 11*) : en ajoutant au coût du transport la valorisation du temps par les usagers (en moyenne aux alentours de 10 euros par heure), on comprend comment s’opèrent les choix de mode de transport.

Graphique 11 : Les arbitrages prix/temps de parcours des usagers



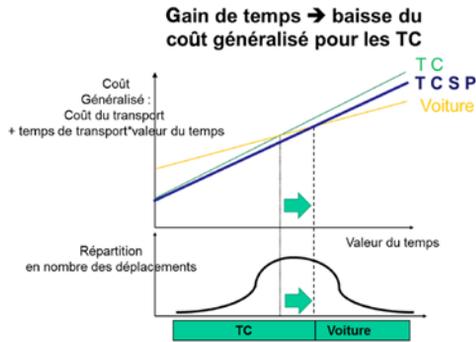
À gauche du croisement des deux courbes, le coût généralisé est plus faible pour les transports en commun, ce qui pousse les usagers à les utiliser. Celui-ci est plus fort à droite, et les usagers prennent alors leur voiture.

Source : Laboratoire Aménagement et Économie des transports (Laet).

Les *graphiques 12 à 14* illustrent successivement l’impact de l’augmentation de la vitesse des transports en commun en site propre (TCSP), de la baisse du coût de l’essence ou de l’amélioration des moteurs et d’une tarification de l’usage de la voiture sur les comportements des usagers.

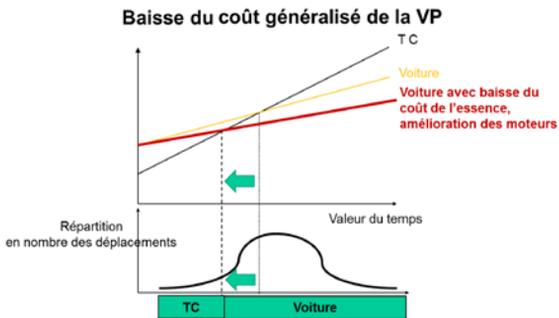
25. Rapport d’information déposé par la commission du développement durable et de l’aménagement du territoire en application de l’article 145-7 du Règlement sur la mise en application de la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire, 19 octobre 2016 (www.assemblee-nationale.fr/14/rap-info/i4154.asp).

Graphique 12: Effets des transports en commun en site propre (TCSP)



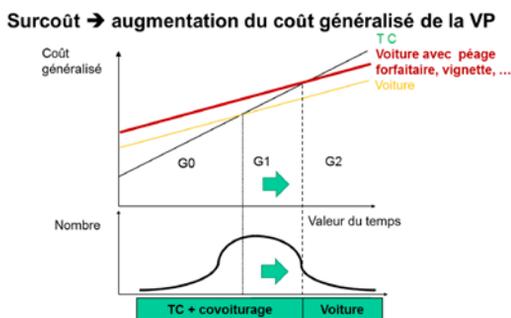
La baisse du coût généralisé des transports en commun grâce au gain de vitesse, procuré par le site propre, déplace vers la droite le croisement avec le coût généralisé de la voiture et induit ainsi un report modal vers les transports en communs.

Graphique 13 : Effets de la baisse de la consommation de l'essence et de son coût



Inversement, l'amélioration des moteurs et la baisse du coût de l'essence déplacent vers la gauche le croisement avec le coût généralisé des transports en commun et induit ainsi un report modal vers la voiture.

Graphique 14 : Effets d'une tarification forfaitaire de l'usage de la voiture



L'application d'une tarification sur la voiture, ici forfaitaire, augmente le coût généralisé de celle-ci et déplace vers la droite le point de croisement avec les transports en commun. Elle induit un report modal vers les transports en communs et le covoiturage (on constate que sur des axes autoroutiers payants en pénétrantes d'agglomération, on a un taux de covoiturage 5 fois supérieur à des situations similaires sans péage).

TCSP : transports en commun en site propre (métro, tramway, bus en site propre) – VP : voiture particulière – TC : transports en commun.

Sources : Jean Coldefy et Yves Crozet du Laboratoire Aménagement et Économie des transports (Laet) de Lyon

9. EFFETS DE LA MISE EN ŒUVRE D'UNE TARIFICATION DE L'USAGE DE LA VOITURE DANS LES AGGLOMÉRATIONS

Chaque jour, des centaines de milliers de voitures rentrent dans nos villes : 200 000 à Rouen, 500 000 à Lyon, sans doute des millions en Île-de-France. Un dispositif de tarification de la mobilité routière à base large (périmètre étendu, frontières des métropoles) et tarif faible (1 euro), appliqué aux agglomérations connaissant des problèmes de congestion, permettrait de :

- réduire le trafic, par le signal-prix envoyé aux usagers ;
- réduire en conséquence la pollution (la pollution chronique est plus nocive que les pics de pollution, agir sur la pollution chronique limite son accumulation, laquelle déclenche les alertes) ;
- favoriser l'usage de la voiture partagée ;
- financer la mobilité urbaine de manière significative ;
- limiter l'étalement urbain.

La mise en place uniquement les jours travaillés, donc en dehors des week-ends et des cinq semaines de congés de cette tarification, plafonnée à 2 euros

par jour pour limiter l'impact sur les activités économiques en frontières du périmètre concerné, avec une variation forte les jours de pollution (4 euros par passage), pourrait ainsi rapporter plus de 200 millions d'euros par an net sur Lyon (500 000 voitures x 220 jours x 2 euros), plus de 80 millions d'euros par an net sur Rouen (200 000 voitures x 220 jours x 2 euros), et plusieurs milliards d'euros par an sur Paris selon le périmètre retenu (15,5 millions de déplacements en voiture par jour en Île-de-France, 1,1 vers Paris, 1,8 entre petite couronne et reste Île-de-France), pour ne prendre que ces quelques exemples.

Plusieurs dispositifs sont possibles :

- une tarification lors du franchissement d'un cordon délimitant la zone à protéger : c'est le dispositif le plus simple à mettre en œuvre, mais il induit une frontière, ce qui le rend complexe à appliquer sans un grand courage politique. Il garde néanmoins sa cohérence : ce sont bien les flux entrants qui sont grandement – mais pas seulement – responsables de la congestion aux heures de pointe. On peut également imaginer un dispositif aux frontières des métropoles avec un second cordon sur la ville centre : plus on utilise la voiture pour s'enfoncer dans le centre, plus on génère d'externalité négative, et donc plus on participe au financement de l'espace urbain ;
- une tarification au kilomètre parcouru dans la zone à protéger (le territoire d'une métropole, par exemple) : dès l'entrée dans la zone, l'usage de la voiture est tarifé en fonction de la distance parcourue. Cette disposition offre l'avantage essentiel de limiter l'effet de frontière – les résidents et les extérieurs sont concernés par la mesure – et de pouvoir taxer plus fortement les déplacements de très courte portée réalisés en voiture. Elle est cependant, en l'état actuel des technologies, encore complexe et coûteuse à mettre en œuvre. La généralisation de puces GPS et de cartes SIM dans les voitures devrait aider à sa mise en œuvre d'ici à une dizaine d'années. Politiquement, elle est encore plus difficile à promouvoir puisque les résidents comme les extérieurs sont concernés par la mesure ;
- un système mixte : tarification lors de l'entrée ou de la sortie de la zone et lors de la circulation dans la zone ;
- un dispositif combinant un forfait (pour les résidents, par exemple), une tarification à l'usage, similaire à ce qui existe pour l'eau, l'électricité ou l'enlèvement des ordures ménagères, avec des modulations suivant les heures (heures creuses-heures pleines) ;
- une tarification avec un système de points sur l'ensemble de la mobilité, la valeur du point étant révisée annuellement en fonction des besoins et de

l'évolution de l'environnement (taxe carbone notamment, évolution des prix des carburants). Avec un tel système, un déplacement de 10 kilomètres en voiture individuelle serait tarifé : pour une voiture individuelle, 10 points ; pour un véhicule à la norme Euro 6, 20 points ; pour un véhicule à la norme Euro 4 ou pour un transport en commun, 5 points ; pour une voiture partagée, 7 points ; pour un vélo, 0 point. Des modulations horaires seraient mises en place.

Dans tous les cas, des exonérations visant à protéger les plus faibles revenus devront être intégrées pour rendre la mesure socialement acceptable. La tarification de l'usage de la voiture dégagerait, on le voit, des volumes financiers considérables et favoriserait naturellement le covoiturage. Ces nouveaux budgets permettraient de financer la mobilité urbaine, avec un principe de pollueur-payeur largement accepté par le citoyen. De véritables packages de mobilité, qui peinent à se déployer compte tenu de la pénurie des budgets publics, verraient alors le jour afin de permettre un développement harmonieux de nos villes, en reliant plus efficacement les centres et les périphéries : nouvelles lignes de transports en commun en sites propres reliant centres et périphéries, plans de parcs relais P+R, contournements routiers manquants (qui permettent d'éviter que le trafic routier en échange ne se diffuse dans toutes les rues et les quartiers à préserver), pistes cyclables, etc. Des packages de mobilité, accessibles via des pass urbains, incitant à ne pas utiliser sa voiture lorsque les alternatives existent, pourraient être mis en place combinant transports en commun, vélos en libre-service, stationnement, autopartage, covoiturage, usage de la route, etc., avec une tarification adaptée. Cette disposition faciliterait la vie de l'usager, tout en répondant aux enjeux collectifs d'espaces urbains, de pollution, de financement de nos mobilités.

Cela permettrait aussi une adaptation majeure du financement des transports en commun, aujourd'hui assis essentiellement sur le coût du travail, avec le versement transport, taxe de 2 % de la masse salariale, qui pénalise la compétitivité des entreprises de l'Hexagone, alors que celles-ci ont le taux de marge le plus faible d'Europe. Une telle mesure permettrait enfin d'éloigner le trafic de transit des centres d'agglomération avec une tarification dissuasive spécifique, sans pour autant pouvoir en exonérer les habitants des aires urbaines : s'ils sont des utilisateurs plus fréquents des routes urbaines et peuvent à ce titre bénéficier de tarifs préférentiels, les résidents polluent tout autant que les voyageurs en transit, et les exonérer totalement serait contraire à la Constitution française et aux règlements européens.

Et le péage positif ?

Des voix s'élèvent contre un péage urbain supposé discriminatoire en proposant au contraire de rémunérer les conducteurs pour qu'ils changent de comportement. Outre que nous venons de montrer qu'il n'en est rien et que les mesures d'interdiction sont autrement plus socialement injustes, l'idée de péage positif séduit à l'évidence les politiques. Cette mesure pose trois questions :

– est-elle finançable ? À Lille, qui a un projet sur le sujet *, les responsables de cette métropole indiquent que le coût du projet est de 13,7 millions d'euros, pour un objectif de 6 000 personnes délaissant la voiture après expérimentation. Le coût moyen par usager serait donc de 2 200 euros. C'est tout simplement insoutenable pour les finances publiques si l'on voulait généraliser ce type de dispositif ;

– y a-t-il des alternatives à la voiture ? Nous l'avons vu, les flux de voitures partent essentiellement d'au-delà des frontières des métropoles. Et, à cette échelle, les alternatives sont tout simplement trop faibles pour supporter un report modal massif. Si l'on prend l'axe A43 sur Lyon, 50 000 véhicules entrent ainsi chaque jour sur la métropole de Lyon car l'offre de transports en commun se limite à quatre cars et trois TER dans les heures de pointe. Si les Français prennent massivement leur voiture pour aller travailler, c'est tout simplement que, la plupart du temps, ils n'ont pas d'alternative ;

- l'équilibre entre contribuables et usagers est aujourd'hui totalement disproportionné, nous l'avons vu. S'il faut aider les publics en difficulté sociale, est-ce à l'impôt de financer à ce point la mobilité de tous les Français ?

* Voir Stéphane Barbereau, « Lille : tout savoir sur le péage inversé qui sera mis en place fin 2018 », francebleu.fr, 26 janvier 2018 [www.francebleu.fr/infos/transports/lille-tout-savoir-sur-le-peage-inverse-qui-sera-mis-en-place-fin-2018-1516985076].

10. QUATRE PROPOSITIONS D'ADAPTATION DE LA GOUVERNANCE POUR LA FUTURE LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS

La loi d'orientation des mobilités qui va être prochainement débattue au Parlement intègre un volet significatif sur le financement de la mobilité. Pour pouvoir trouver la pleine efficacité de telles mesures, des adaptations fortes de la gouvernance sont nécessaires. Nous en proposons quatre, en partant non pas des rapports de force des acteurs publics mais bien des besoins de mobilité.

Proposition n°1 : faciliter le pilotage de nos agglomérations.

L'échelle pertinente de pilotage de la mobilité se situe non pas aux frontières administratives des agglomérations, mais à celles des bassins de vie, c'est-à-dire des aires urbaines. Or le nombre de communes des quarante plus

grandes agglomérations et aires urbaines est très élevé, rendant inefficace la gouvernance (pour ne pas dire plus), puisque le principe de représentation est d'avoir *a minima* chaque commune représentée dans les conseils d'agglomération ou de métropole, ce qui peut amener à ce qu'une coalition de petites communes représente un poids politique sans commune mesure avec leur poids démographique. Outre le problème démocratique que cela pose, cela conduit à réduire fortement les ambitions et les stratégies territoriales à l'échelle de l'agglomération pour focaliser les moyens sur des enjeux purement locaux. Le tableau 2 pointe ce fait dans les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) et métropoles dans les principales aires urbaines métropolitaines.

Tableau 2 : Nombre de communes des principaux EPCI et métropoles en France métropolitaine

Communauté d'agglomération / Métropole	Nombre de communes	Communauté d'agglomération / Métropole	Nombre de communes
Lyon	59	Rennes	43
Aix-Marseille	92	Grenoble	49
Lille	85	Rouen	71
Toulouse	37	Montpellier	31
Bordeaux	28	Saint-Étienne	53
Nice	49	Montpellier	31
Nantes	24	Reims	143
Strasbourg	33		

C'est un problème considérable car cela affaiblit les métropoles, qui concentrent pourtant l'essentiel du dynamisme économique (9 emplois sur 10 ont été créés dans les métropoles depuis dix ans, les villes moyennes ayant toutes perdu des emplois). Les majorités sont introuvables avec un tel nombre de communes. Tous les grands élus se sont rabattus vers les Régions et ont perdu le contrôle des métropoles : Lille, Mulhouse, même Lyon où Gérard Collomb et son successeur David Kimelfeld disposent d'une majorité extrêmement fragile reposant entre les mains d'une coalition de petites communes du nord-ouest de l'agglomération. La France a ainsi raté la diminution du nombre de communes, opérée il y a cinquante ans par nos voisins : le Royaume-Uni a 405 communes, l'Allemagne, 11 000, et l'Italie, 8 000. Il faut remédier à cette situation pour préserver la compétitivité de nos métropoles face à la concurrence mondiale.

A contrario, les Régions disposent d'un capital politique très fort : les grands élus s'étant reportés des métropoles vers les Régions (à l'image de Jean Rottner, qui a perdu la présidence de Mulhouse Métropole pilotée par un maire d'une commune de 1 800 habitants, ou de la métropole de Lille, où le président est un maire d'une commune de moins de 1 000 habitants), et c'est pour cela qu'elles ont été très présentes lors des Assises de la mobilité. Mais il ne faudrait surtout pas que les conclusions de la loi d'orientation des mobilités conduisent à affaiblir encore plus les métropoles en mettant les Régions en supervision, ce qui serait contre-productif : les Régions n'ont pas la culture opérationnelle de services de terrain (qui supposent des astreintes, une gestion temps réel, une maintenance 24 heures sur 24 des équipements, etc.), leur taille nouvelle les éloigne trop du terrain, leur tropisme politique est de plus orienté vers les territoires ruraux. Ainsi sur la gouvernance des données, sur la hiérarchie des Autorités Organisatrices des Mobilités, etc., les deux doivent être soumises aux mêmes obligations, avec une même exigence : mettre l'utilisateur au cœur des mesures.

La première mesure est donc de rendre plus efficace la gouvernance des métropoles et des communautés d'agglomération avec un poids politique strictement proportionnel au poids démographique. Cette mesure favorisera naturellement le regroupement de communes avec des élus de poids pour porter des stratégies d'envergure. Elle se heurtera évidemment aux petits maires, qui préféreront conserver leur pouvoir local, même s'ils reconnaissent l'affaiblissement qu'il induit au niveau de leurs agglomérations. Sans cette mesure, les frontières des péages urbains se mettront aux frontières des agglomérations, renforçant ainsi l'opposition stérile France des villes-France des campagnes, exploitée de manière outrancière par des politiciens peu scrupuleux.

Proposition n°2 : rationaliser la gestion des routes.

La voirie est aujourd'hui éclatée entre de multiples gestionnaires sur les aires urbaines : communes, communautés d'agglomération, Départements, État et, parfois, sociétés d'autoroutes. Des démarches de schémas directeurs sur les voies structurantes de l'État sont lancées, mais elles sont très longues (en cours depuis deux ans sur Lyon, par exemple, et non terminées), alors que des solutions évidentes sont à déployer sans attendre : par exemple, afficher des temps de parcours multimodaux sur les autoroutes, les places disponibles des parcs relais, etc. Toute la donnée est là, mais rien ne se passe

en raison de cette gouvernance éclatée : une fois de plus, l'usager passe après l'orthodoxie technocratique. Si la démarche de schémas directeurs présente un intérêt d'étude, force est de noter que les obligations de schémas directeurs se multiplient dans les territoires, mobilisent les services des collectivités et de l'État sur les études et les réflexions, sans que l'on obtienne forcément de résultats concrets et probants sur le terrain. Il est même aberrant de maintenir des services pour trop peu de kilomètres à gérer.

La deuxième mesure est donc de transférer l'ensemble des Routes Départementales et Routes Nationales aux communautés d'agglomération et aux métropoles sur leur territoire. Avec un seul gestionnaire pouvant coordonner beaucoup plus facilement les réseaux entre eux, cette mesure présente un intérêt évident : le déploiement de voies réservées pour les cars et le covoiturage sera beaucoup plus simple et efficace à mettre en place, cela permettra de nombreuses optimisations des ressources humaines et de meilleurs services d'information sur la circulation. Il faudra laisser le choix aux agglomérations et aux métropoles d'opter pour cette disposition, en traitant à part le cas de l'Île-de-France.

Proposition n°3 : transférer intégralement les pouvoirs de police, de circulation et de stationnement aux agglomérations et métropoles.

Il importe de parachever la loi portant sur la nouvelle organisation territoriale de la République (Notre) et la loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (Maptam) par le transfert intégral des pouvoirs de police, de circulation et de stationnement aux agglomérations et métropoles. Aujourd'hui, le stationnement est de la responsabilité des communes, et toutes les métropoles ne disposent pas des pouvoirs de police de circulation. À notre connaissance, seule la métropole d'Orléans a réussi à faire porter l'ensemble de ces pouvoirs de police au niveau de l'agglomération, ce qui lui donne à l'évidence les moyens de gérer une politique globale cohérente de mobilité à la bonne échelle, qui n'est évidemment pas celle de la commune. Par ailleurs, le stationnement est l'une des clefs du report modal.

Il y aura évidemment une réticence des communes, d'autant plus qu'elles voient dans le stationnement une source de financement, néanmoins la loi Maptam transfère déjà le produit du forfait post-stationnement aux métropoles - ce qui est encore une incohérence législative. On pourrait ainsi transférer les pouvoirs de police aux agglomérations, sans impacter les recettes horaires des communes.

Proposition n°4 : Déployer rapidement des solutions de mobilité à l'échelle des aires urbaines.

Les agglomérations et les métropoles sont les premières touchées par les flux automobiles en provenance de l'extérieur de leur périmètre d'intervention. Par ailleurs, les entreprises de leurs zones d'emplois paient le versement transport pour financer des services de mobilité pour leurs salariés. Une bonne part de ceux-ci (50 %, par exemple, sur Lyon) n'habitent pas sur le territoire de l'agglomération, ils ne peuvent pas disposer de transports en commun depuis leur domicile jusqu'aux zones d'emplois.

Afin de résoudre ce point pour le moins paradoxal, le bon sens conduit à autoriser les agglomérations, en coopération avec les communautés de communes de leur périphérie, à pouvoir déployer des lignes de cars express et de covoiturage vers leurs zones d'emplois depuis les villes et les bourgs générant les flux automobiles, avec la mise en place de parcs relais afin de massifier les flux. Cette disposition permettrait en quelques mois et de manière simple et efficiente de déployer des solutions alternatives à la voiture individuelle. L'offre de transport ainsi construite serait également mieux intégrée entre urbain et périurbain.

Ces mesures sont certes disruptives et nécessitent un courage politique certain pour aller au-delà des conservatismes et des jeux d'équilibre de pouvoirs qui oublient trop souvent le besoin des habitants.

CONCLUSION

Nombre de solutions existent pour une mobilité urbaine durable et finançable, adaptée aux deux contextes : centres-villes et périphéries. Pour être pertinente, la réponse politique doit agir sur trois leviers :

- poursuivre la politique de construction d'alternatives crédibles à l'usage excessif de la voiture, notamment dans les liaisons centres-périphéries, faute de quoi le discours sur le report modal est incantatoire et idéologique. Dans le même temps, réduire les espaces publics alloués à la voiture en centre-ville, mais aussi sur les pénétrantes là où les alternatives existent ;
- focaliser la dépense publique là où elle est efficace : dans des zones éloignées des centres urbains, le transport public ferroviaire peut s'avérer un gouffre économique avec des lignes à très faible fréquentation. Des alternatives

moins coûteuses et plus adaptées aux besoins des personnes sont possibles, notamment grâce au numérique, en mobilisant l'offre privée de mobilité ou avec des solutions innovantes de transport public proches de la demande ;

- tarifier l'usage de la voiture afin d'accompagner le développement de nos villes en reliant plus efficacement les centres et les périphéries et de contrebalancer la baisse du coût de la voiture particulière. Cette tarification similaire à ce qui existe depuis longtemps pour l'eau, l'électricité ou l'enlèvement des ordures ménagères se ferait avec un dispositif à base large et à tarif faible comme le pratiquent depuis vingt-cinq ans de nombreuses villes du nord de l'Europe. Cette mesure permettrait de financer autrement et à des niveaux plus importants notre mobilité. Elle aurait l'avantage d'utiliser intelligemment le signal prix en s'appliquant à tout le monde de manière supportable. Des modulations en fonction du type de véhicule, des heures et des pics de pollution pourraient également être mises en place. On réduirait ainsi la pollution permanente, ce qui améliorerait fortement la qualité de l'air. Cela permettrait aussi une adaptation majeure du financement de la mobilité et des transports en commun, aujourd'hui assis essentiellement sur le coût du travail, au travers de la contribution versement transport due par les employeurs ;
- simplifier la gouvernance de nos agglomérations pour les rendre plus efficaces.

Les interdictions de circuler n'ont qu'un effet marginal sur la pollution de l'air, pratiquement aucun sur le CO₂, et sont socialement particulièrement injustes. Elles ne peuvent que renforcer la colère des banlieues face aux centres des métropoles. Réduire durablement le trafic est bien plus efficace pour améliorer la qualité de l'air. Pour ce faire, un signal-prix sur l'usage de la voiture dans les agglomérations paraît indispensable. Alors que les enjeux climatiques sont énormes, rééquilibrer le financement de la mobilité sur la consommation relève du bon sens et induira des changements de comportements durables.

Cela suppose une mobilisation collective de tous les acteurs, c'est-à-dire des décideurs politiques – l'intérêt général devrait transcender les clivages partisans – mais aussi la population – nous sommes tous acteurs et responsables de la situation que connaissent nos agglomérations. On utilise mieux ce que l'on paie et l'utilisateur doit davantage contribuer au coût de sa mobilité, ce qui éviterait des déplacements inutiles ou permettrait de mieux les organiser. Une redevance sur l'usage de la voirie semble la seule solution pour reprendre à la voiture les gains financiers obtenus par la baisse des prix du pétrole et l'amélioration de la performance des moteurs. Elle permettrait de financer les investissements dont nos agglomérations ont tant besoin.

Pour des villes plus respirables et des mobilités raisonnées, il faut avoir le courage de mettre toutes les options sur la table et conduire les débats de manière publique, sans idéologie, afin que les choix soient partagés et acceptés. À chaque mode de transport sa zone de pertinence. Rejeter la voiture par principe n'a pas de sens en périphérie alors que les transports en commun dans ces zones ne sont pas toujours ni finançables ni efficaces. *A contrario*, l'usage excessif de la voiture est réel et doit être combattu. Avec ces mesures, villes et voitures, centres et périphéries peuvent ainsi être réconciliés. Le chemin sera long pour faire rentrer une culture économique dans nos politiques de mobilité visant à modifier nos comportements. Mais face à l'urgence climatique, avons-nous vraiment le choix ?

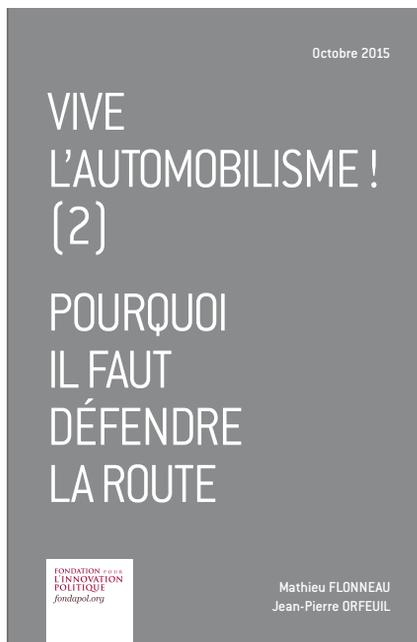


Le nouveau monde de l'automobile (1) : l'impasse du moteur à explosion

Jean-Pierre Corniou, octobre 2016, 48 pages

Le nouveau monde de l'automobile (2) : Les promesses de la mobilité électrique

Jean-Pierre Corniou, octobre 2016, 68 pages



Vive l'automobilisme ! (1) Les conditions d'une mobilité conviviale
Mathieu Flonneau et Jean-Pierre Orfeuill, octobre 2015, 40 pages

Vive l'automobilisme ! (2) Pourquoi il faut défendre la route
Mathieu Flonneau et Jean-Pierre Orfeuill, octobre 2015, 44 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

La démobilité : Travailler, vivre autrement

Julien Damon, juin 2013, 44 pages

NOS PUBLICATIONS

France : Combattre la pauvreté des enfants

Julien Damon, mai 2018, 48 pages

Que pèsent les syndicats ?

Dominique Andolfatto, avril 2018, 56 pages

L'Élan de la Francophonie : Pour une ambition française [2]

Benjamin Boutin, mars 2018, 48 pages

L'Élan de la Francophonie : Une communauté de langue et de destin [1]

Benjamin Boutin, mars 2018, 48 pages

L'Italie aux urnes

Sofia Ventura, février 2018, 44 pages

L'Intelligence artificielle : L'expertise partout Accessible à tous

Serge Soudoplatoff, février 2018, 60 pages

L'innovation à l'ère du bien commun

Benjamin Boscher, Xavier Pavie, février 2018, 64 pages

Libérer l'islam de l'islamisme

Mohamed Louizi, janvier 2018, 84 pages

Gouverner le religieux dans un état laïc

Thierry Rambaud, janvier 2018, 56 pages

L'Opinion européenne en 2017

Dominique Reynié (dir.), Fondation pour l'innovation politique, janvier 2018, 140 pages

Innovation politique 2017 (Tome 2)

Fondation pour l'innovation politique, janvier 2018, 492 pages

Innovation politique 2017 (Tome 1)

Fondation pour l'innovation politique, janvier 2018, 468 pages

Une « norme intelligente » au service de la réforme

Victor Fabre, Mathieu Kohmann, Mathieu Luinaud, décembre 2017, 44 pages

Autriche : virage à droite

Patrick Moreau, novembre 2017, 52 pages

Pour repenser le bac, réformons le lycée et l'apprentissage

Fayçal Hafied, novembre 2017, 76 pages

Où va la démocratie ?

Sous la direction de Dominique Reynié, Plon, octobre 2017, 320 pages

Violence antisémite en Europe 2005-2015

Johannes Due Enstad, septembre 2017, 48 pages

Pour l'emploi : la subrogation du crédit d'impôt des services à la personne

Bruno Despujol, Olivier Peraldi et Dominique Reynié, septembre 2017, 52 pages

Marché du travail : pour la réforme !

Fayçal Hafied, juillet 2017, 64 pages

Le fact-checking : Une réponse à la crise de l'information et de la démocratie

Farid Gueham, juillet 2017, 68 pages

Notre-Dame- des-Landes : l'État, le droit et la démocratie empêchés

Bruno Hug de Larauze, mai 2017, 56 pages

France : les juifs vus par les musulmans. Entre stéréotypes et méconnaissances

Mehdi Ghourigate, Iannis Roder et Dominique Schnapper, mai 2017, 44 pages

Dette publique : la mesurer, la réduire

Jean-Marc Daniel, avril 2017, 52 pages

Parfaire le paritarisme par l'indépendance financière

Julien Damon, avril 2017, 52 pages

Former, de plus en plus, de mieux en mieux. L'enjeu de la formation professionnelle

Olivier Faron, avril 2017, 48 pages

Les troubles du monde, l'islamisme et sa récupération populiste : l'Europe démocratique menacée

Pierre-Adrien Hanania, AJC, Fondapol, mars 2017, 44 pages

Porno addiction : nouvel enjeu de société

David Reynié, mars 2017, 48 pages

Calais : miroir français de la crise migratoire européenne (2)

Jérôme Fourquet et Sylvain Manternach, mars 2017, 72 pages

Calais : miroir français de la crise migratoire européenne (1)

Jérôme Fourquet et Sylvain Manternach, mars 2017, 56 pages

L'actif épargne logement

Pierre-François Gouiffès, février 2017, 48 pages

Réformer : quel discours pour convaincre ?

Christophe de Voogd, février 2017, 52 pages

De l'assurance maladie à l'assurance santé

Patrick Negaret, février 2017, 48 pages

Hôpital : libérer l'innovation

Christophe Marques et Nicolas Bouzou, février 2017, 44 pages

Le Front national face à l'obstacle du second tour

Jérôme Jaffré, février 2017, 48 pages

La République des entrepreneurs

Vincent Lorphelin, janvier 2017, 52 pages

Des startups d'État à l'État plateforme

Pierre Pezziardi et Henri Verdier, janvier 2017, 52 pages

Vers la souveraineté numérique

Farid Gueham, janvier 2017, 44 pages

Repenser notre politique commerciale

Laurence Daziano, janvier 2017, 48 pages

Mesures de la pauvreté, mesures contre la pauvreté

Julien Damon, décembre 2016, 40 pages

L'Autriche des populistes

Patrick Moreau, novembre 2016, 72 pages

L'Europe face aux défis du pétro-solaire

Albert Bressand, novembre 2016, 52 pages

Le Front national en campagnes. Les agriculteurs et le vote FN

Eddy Fougier et Jérôme Fourquet, octobre 2016, 52 pages

Innovation politique 2016 (accessible en librairie)

Fondation pour l'innovation politique, PUF, octobre 2016, 758 pages

Le nouveau monde de l'automobile (2) : Les promesses de la mobilité électrique

Jean-Pierre Corniou, octobre 2016, 68 pages

Le nouveau monde de l'automobile (1) : l'impasse du moteur à explosion

Jean-Pierre Corniou, octobre 2016, 48 pages

L'Opinion européenne en 2016 (accessible en librairie)

Dominique Reynié (dir.), Éditions Lignes de Repères, septembre 2016, 224 pages

L'individu contre l'étatisme. Actualité de la pensée libérale française (XX^e siècle)

Jérôme Perrier, septembre 2016, 52 pages

L'individu contre l'étatisme. Actualité de la pensée libérale française (XIX^e siècle)

Jérôme Perrier, septembre 2016, 52 pages

Refonder l'audiovisuel public.

Olivier Babeau, septembre 2016, 48 pages

La concurrence au défi du numérique

Charles-Antoine Schwerer, juillet 2016, 48 pages

Portrait des musulmans d'Europe : unité dans la diversité

Vincent Tournier, juin 2016, 68 pages

Portrait des musulmans de France : une communauté plurielle

Nadia Henni-Moulaï, juin 2016, 48 pages

La blockchain, ou la confiance distribuée

Yves Caseau et Serge Soudoplatoff, juin 2016, 48 pages

La gauche radicale : liens, lieux et luttes (2012-2017)

Sylvain Boulouque, mai 2016, 56 pages

Gouverner pour réformer : Éléments de méthode

Erwan Le Noan et Matthieu Montjotin, mai 2016, 64 pages

Les zadistes (2) : la tentation de la violence

Eddy Fougier, avril 2016, 44 pages

Les zadistes (1) : un nouvel anticapitalisme

Eddy Fougier, avril 2016, 44 pages

Régionales (2) : les partis, contestés mais pas concurrencés

Jérôme Fourquet et Sylvain Manternach, mars 2016, 52 pages

Régionales (1) : vote FN et attentats

Jérôme Fourquet et Sylvain Manternach, mars 2016, 60 pages

Un droit pour l'innovation et la croissance

Sophie Vermeille, Mathieu Kohmann et Mathieu Luinaud, février 2016, 52 pages

Le lobbying : outil démocratique

Anthony Escurat, février 2016, 44 pages

Valeurs d'islam (accessible en librairie)

Dominique Reynié (dir.), préface par le cheikh Khaled Bentounès, PUF, janvier 2016, 432 pages

Chiites et sunnites : paix impossible ?

Mathieu Terrier, janvier 2016, 44 pages

Projet d'entreprise : renouveler le capitalisme

Daniel Hurstel, décembre 2015, 44 pages

Le mutualisme : répondre aux défis assurantiels

Arnaud Chneiweiss et Stéphane Tisserand, novembre 2015, 44 pages

L'Opinion européenne en 2015 (accessible en librairie)

Dominique Reynié (dir.), Éditions Lignes de Repères, novembre 2015, 140 pages

La noopolitique : le pouvoir de la connaissance

Idriss J. Aberkane, novembre 2015, 52 pages

Innovation politique 2015 (accessible en librairie)

Fondation pour l'innovation politique, PUF, octobre 2015, 576 pages

Good COP21, Bad COP21 (2) : une réflexion à contre-courant

Albert Bressand, octobre 2015, 48 pages

Good COP21, Bad COP21 (1) : le Kant européen et le Machiavel chinois

Albert Bressand, octobre 2015, 48 pages

PME : nouveaux modes de financement

Mohamed Abdesslam et Benjamin Le Pendeven, octobre 2015, 44 pages

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

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

Vive l'automobilisme ! (1) Les conditions d'une mobilité conviviale

Mathieu Flonneau et Jean-Pierre Orfeuill, octobre 2015, 40 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

Aḥmad 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

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 (accessible en librairie)

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 Sinié, mai 2014, 48 pages

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

Julien Gonzalez, mai 2014, 48 pages

L'Opinion européenne en 2014 (accessible en librairie)

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

Taxer mieux, gagner plus

Robin Rivaton, avril 2014, 52 pages

L'État innovant (2) : Diversifier la haute administration

Kevin Brookes et Benjamin Le Pendeven, mars 2014, 44 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, 44 pages

Le low cost, une révolution économique et démocratique

Emmanuel Combe, février 2014, 52 pages

Un accès équitable aux thérapies contre le cancer

Nicolas Bouzou, février 2014, 52 pages

Réformer le statut des enseignants

Luc Chatel, janvier 2014, 8 pages

Un outil de finance sociale : les social impact bonds

Yan de Kerorguen, décembre 2013, 36 pages

Pour la croissance, la débureaucratization 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 (accessible en librairie)

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, 40 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 (accessible en librairie)

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

Relancer notre industrie par les robots (2) : les stratégies

Robin Rivaton, décembre 2012, 40 pages

Relancer notre industrie par les robots (1) : les enjeux

Robin Rivaton, décembre 2012, 52 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, 40 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 (accessible en librairie)

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, 40 pages

Politique énergétique française (1) : les enjeux

Rémy Prud'homme, janvier 2012, 48 pages

Révolution des valeurs et mondialisation

Luc Ferry, janvier 2012, 36 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

L'énergie nucléaire après Fukushima : incident mineur ou nouvelle donne ?

Malcolm Grimston, septembre 2011, 16 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 (accessible en librairie)

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 (accessible en librairie)

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 (accessible en librairie)

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 la politique de 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 (accessible en librairie)

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 fondapol.org

SOUTENEZ LA FONDATION POUR L'INNOVATION POLITIQUE !

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 Fondation pour l'innovation politique 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 Fondation pour l'innovation politique 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) (art. 238bis du CGI).**

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 de 75 % de vos dons versés, dans la limite de 50 000 €.**

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

VILLES ET VOITURES : POUR UNE RÉCONCILIATION

Par Jean COLDEFY

Alors que les Assises de la mobilité se sont terminées fin 2017 et que le ministère chargé des Transports travaille à l'élaboration de la loi d'orientation des mobilités qui, trente-cinq ans après la loi d'orientation des transports intérieurs (Loti), doit poser les bases d'une nouvelle politique de transport, cette note vise à resituer les grands enjeux de la mobilité. Elle s'attache notamment à montrer la priorité qu'il y a à donner aux liens entre centres urbains et périphéries (au sens large du terme). Après un diagnostic précis sur les enjeux de mobilité, elle élabore des propositions en agissant sur les quatre composantes de la mobilité que sont les services de mobilité, les aménagements des espaces et des infrastructures, le financement et la gouvernance.

Les médias

fondapol.tv

ГРОП ЛИБРАЕ
Une voix libérale, progressiste et européenne

**ANTHROPO
TECHNIE**
LES ENJEUX DE L'HUMAIN AUGMENTÉ

Les données en open data

data.fondapol



Le site internet

fondapol.org



ISBN : 978 2 36408 158 1

5€