

# Mobilités du quotidien : Qui va payer la décarbonation ?

*Jean Coldefy, Mars 2026*



# Mobilité : Éléments clés

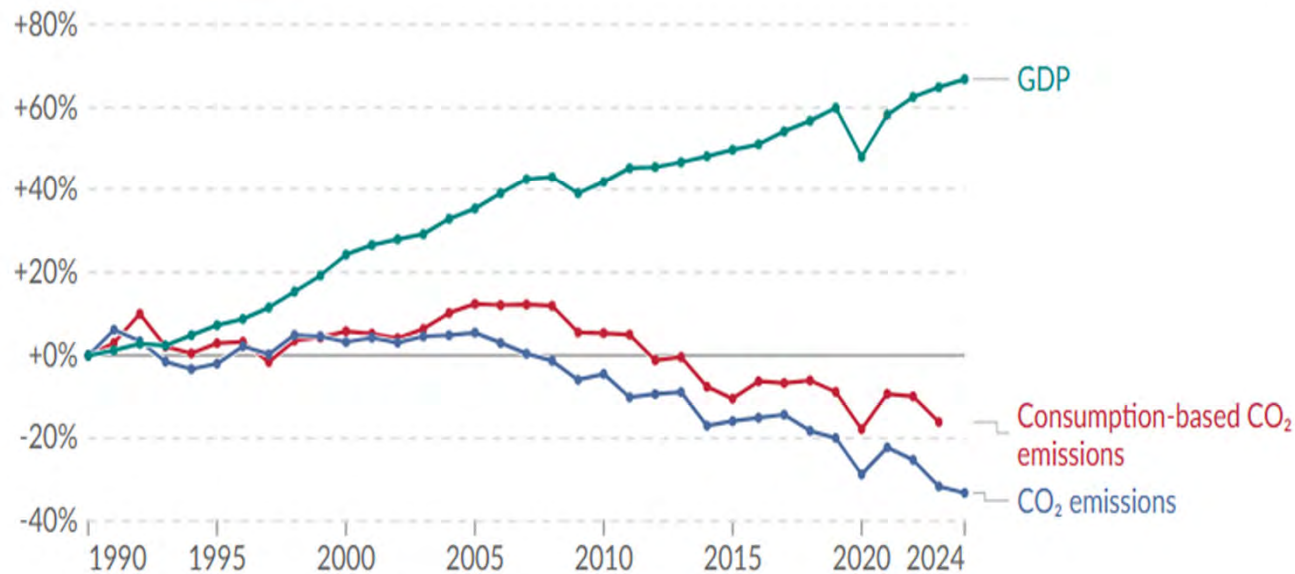
# La décarbonation est en marche ! ... mais peu dans les transports

## Change in CO<sub>2</sub> emissions and GDP, France

Consumption-based emissions are national emissions that have been adjusted for trade. This measures fossil fuel and industry emissions. Land-use change emissions are not included.

Our World  
in Data

Table Line Slope



## Emissions de la voiture

- 1990 → 68.1 Mt de CO<sub>2</sub>
- 2024 → 66.4 Mt de CO<sub>2</sub>
- 2003 → 80.5 Mt de CO<sub>2</sub>
- La voiture = 18% des émissions GES de la France
- Baisse de 4% des trafics depuis 2019 (pic)

Source CITEPA INSEE / SDES

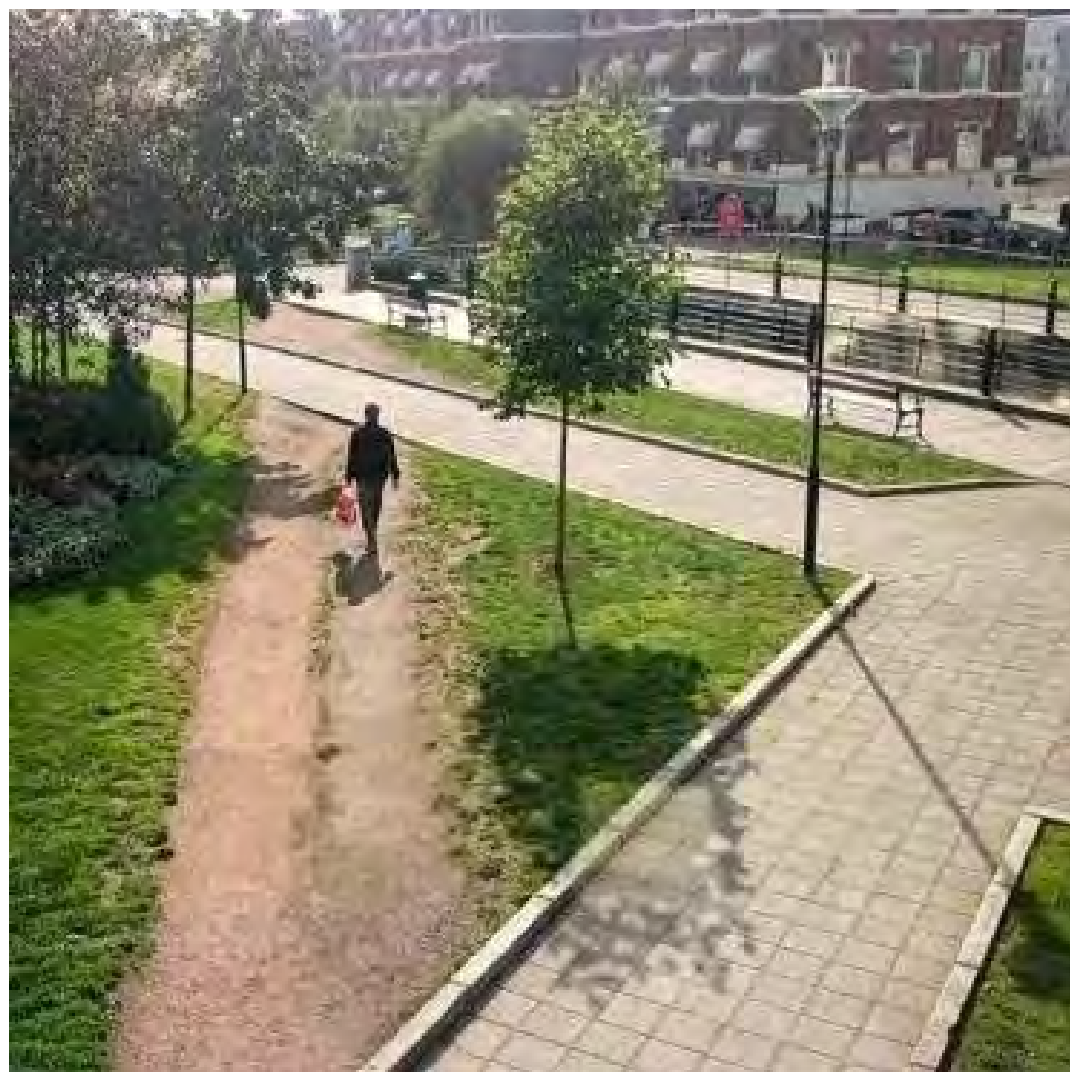


1990

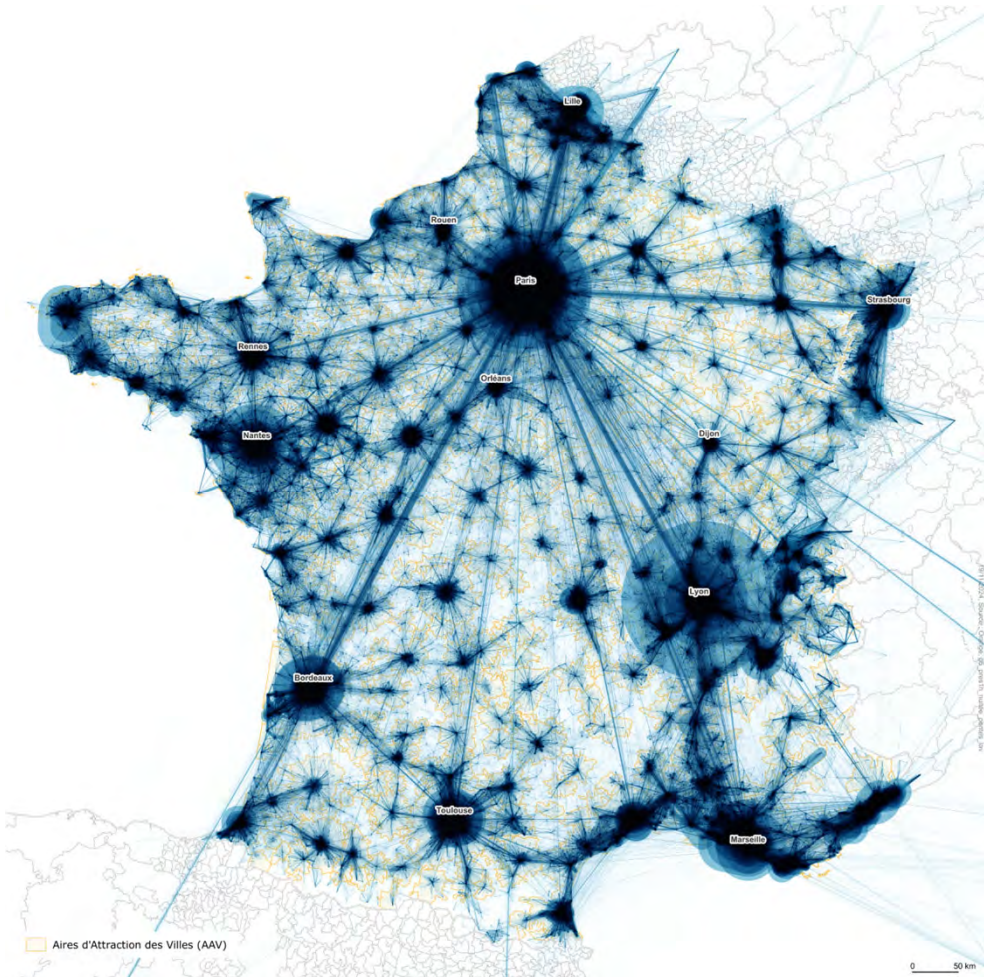


2024

# La préférence des individus pour les gains de temps



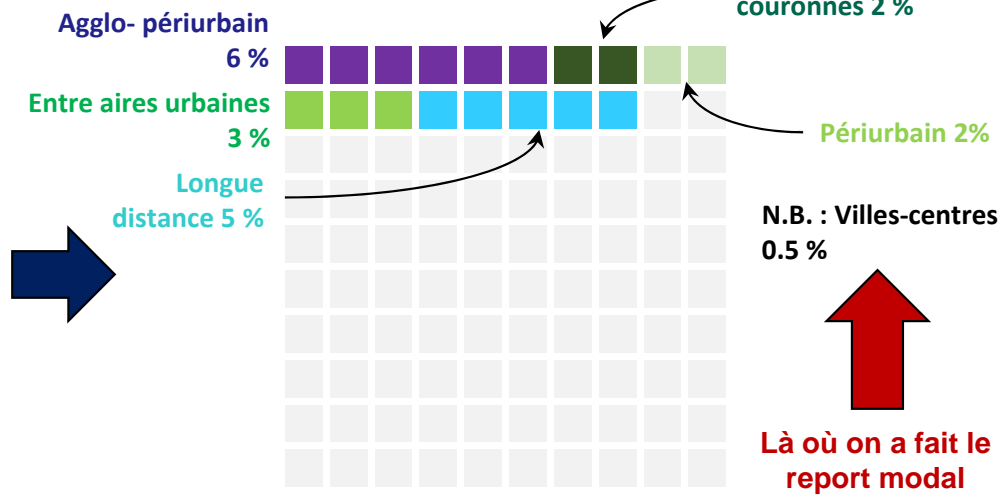
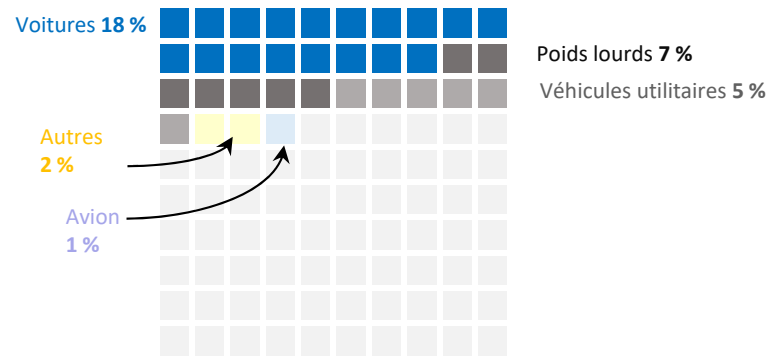
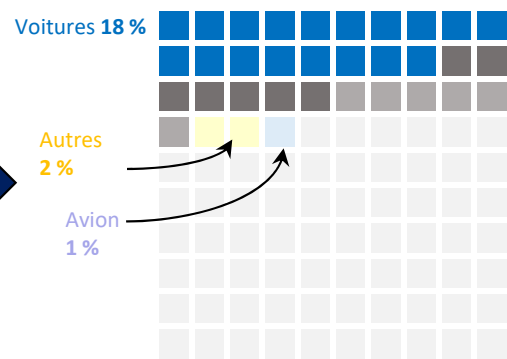
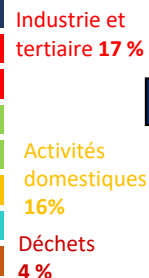
# Une France urbaine



Données INSEE, J Coldefy	Population				
	Communes centres	Autres communes en pôle (banlieue)	Communes des couronnes (périurbain)	Communes hors attraction des villes	Ensemble
Aire de Paris	3%	13%	4%		20%
700 000 habitants ou plus (hors Paris)	5%	5%	9%		20%
200 000 à moins de 700 000 habitants	7%	4%	13%		24%
50 000 à moins de 200 000 habitants	6%	1%	11%		18%
Moins de 50 000 habitants	6%	1%	6%		12%
Communes hors attraction des villes				7%	7%
Ensemble	28%	23%	43%	7%	

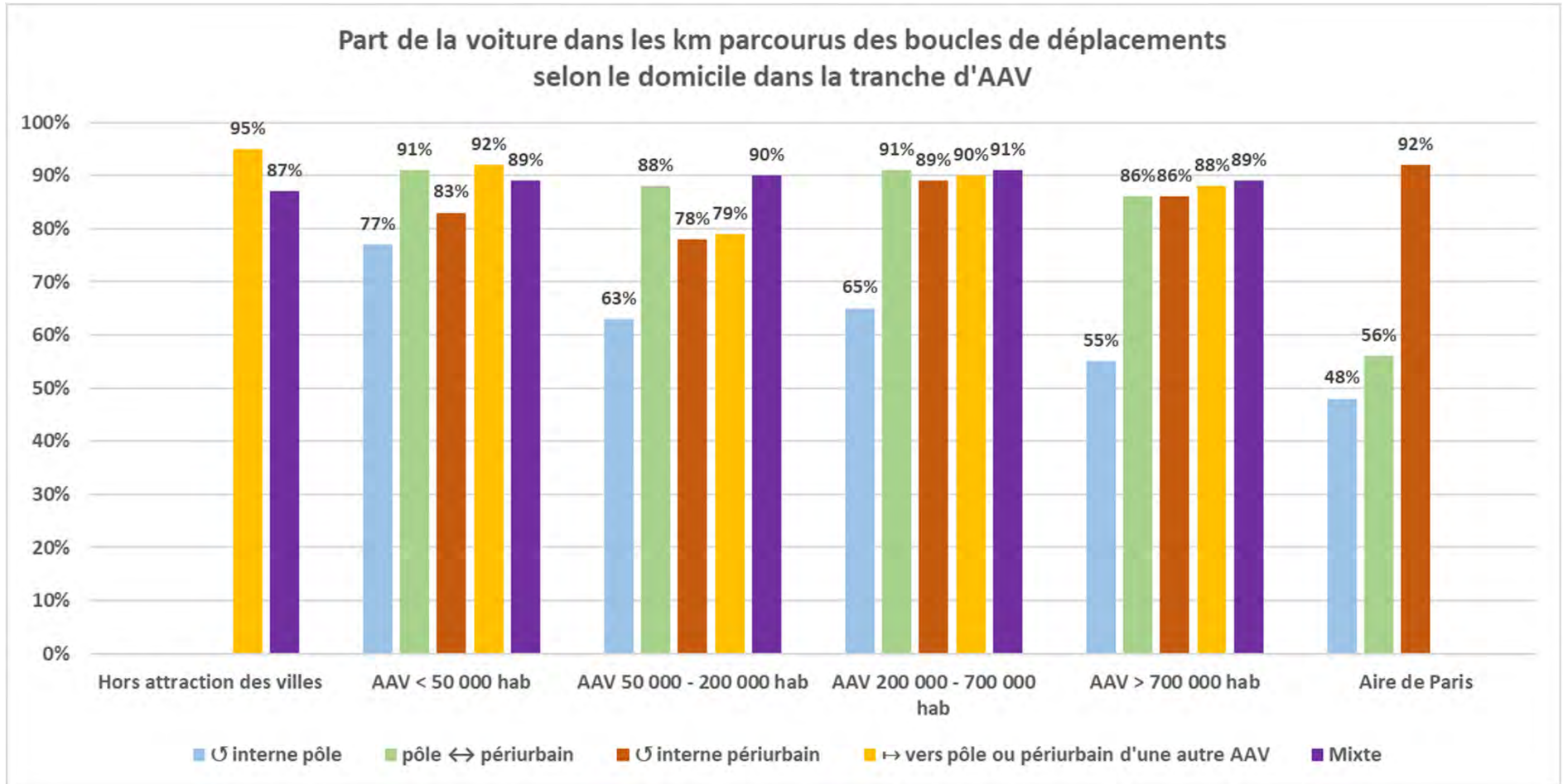
Source Kantar 2023, J Coldefy	Km annuel en voiture moyen par ménage			
	Communes centres	Autres communes en pôle (banlieue)	Communes des couronnes (périurbain)	Communes hors attraction des villes
Aire de Paris	3 250	8 852	20 232	
700 000 habitants ou plus (hors Paris)	7 557	10 529	16 277	
200 000 à moins de 700 000 habitants	8 251	11 314	18 398	
50 000 à moins de 200 000 habitants	10 342	12 310	17 184	
Moins de 50 000 habitants	13 521	14 699	19 831	
Communes hors attraction des villes				18 349

# Les liens périurbains-agglos et entre pôles urbains pèsent près de la moitié des émissions de la voiture



Source CITEPA 2023 + EMP2019 + Thèse B Conti, J Coldefy

## Une voiture prédominante en dehors des pôles urbains



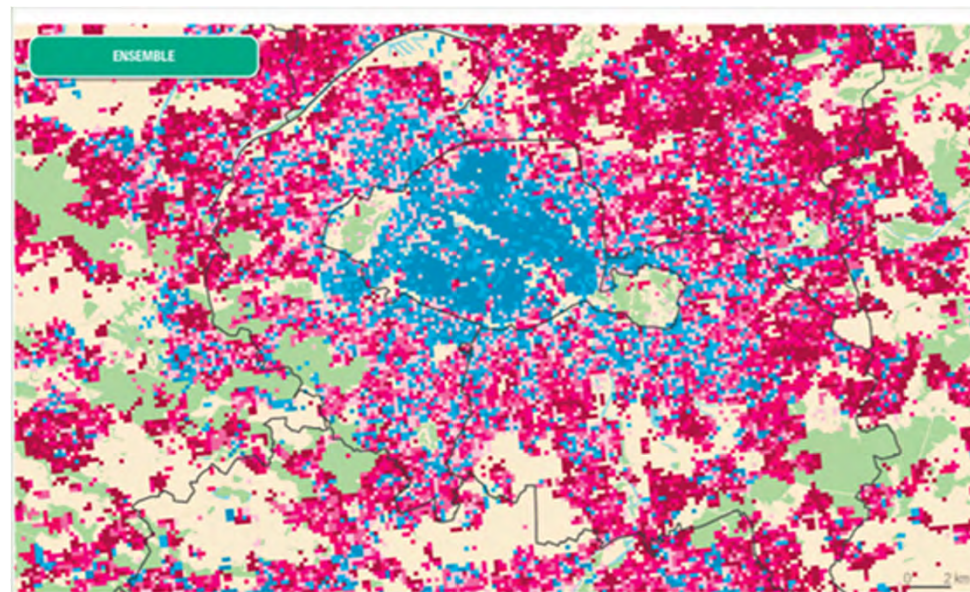
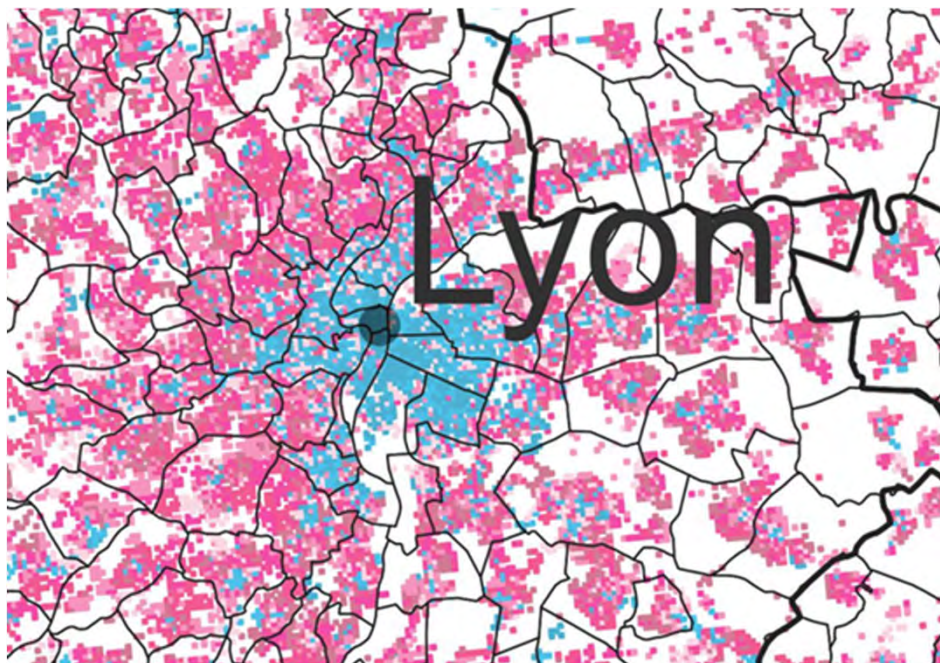
Source EMP 2019, J Coldefy, M Bordas

## Des écarts de distances considérables suivant les territoires

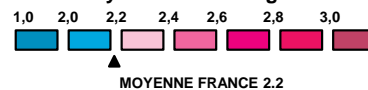
Distance par jour par personne mobile		Moyenne	Médiane	1er quartile	Dernier quartile
Paris	Communes centres	13	8	3	15
	Banlieue	26	15	5	36
	Périurbain	46	32	11	67
+700k	Communes centres	21	11	6	21
	Banlieue	25	16	6	35
	Périurbain	37	28	9	55
200k - 700k	Communes centres	19	10	5	24
	Banlieue	22	15	7	29
	Périurbain	37	28	12	54
50k - 200k	Communes centres	19	10	4	20
	Banlieue	28	14	5	25
	Périurbain	37	28	12	49
-50k	Communes centres	28	14	4	41
	Banlieue	38	21	8	53
	Périurbain	43	30	14	60
Hors AAV	Hors AAV	41	31	10	63

Source EMP 2019, J Coldefy, M Bordas

# Les familles désertent les centres-villes



Taille moyenne des ménages en Ile-de-France en 2010



Source INSEE RFL 2010, Traitement observatoire des territoires, CGET 2019

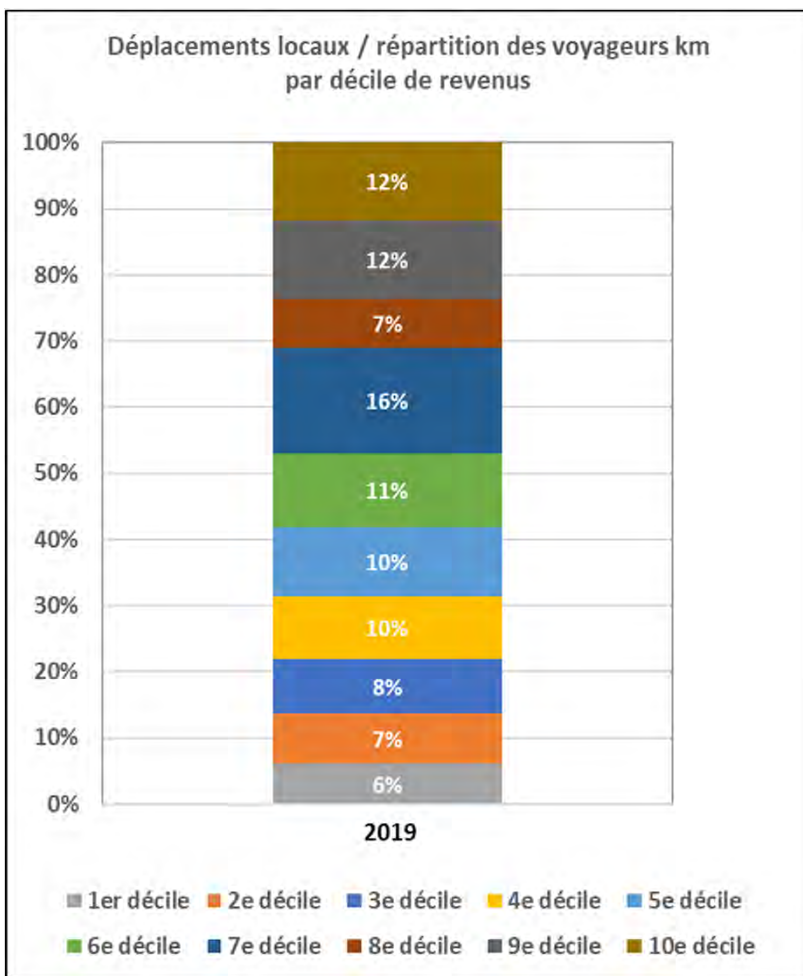
## La pauvreté se focalise dans les villes, le périurbain est deux fois moins pauvre que le reste de la France

Aire d'attraction des villes	Taux de pauvreté (en %)		Niveau de vie annuel (€)	
	Pôle urbain	Périurbain	Pôle urbain	Périurbain
Aire de Paris	17,3	9,8	24 870	25 600
Aires de 700 000 habitants ou plus	19,4	9,5	22 730	25 240
Aires de 200 000 à 700 000 habitants	21,3	11,2	21 230	23 820
Aires de 50 000 à 200 000 habitants	22,2	10,9	20 460	23 070
Aires de moins de 50 000 habitants	18,1	12,2	21 040	22 340
Communes hors attraction des villes	14,9		21 700	
<b>Ensemble</b>	<b>15,3</b>		<b>23 000</b>	

Source INSEE 2023 J Coldefy

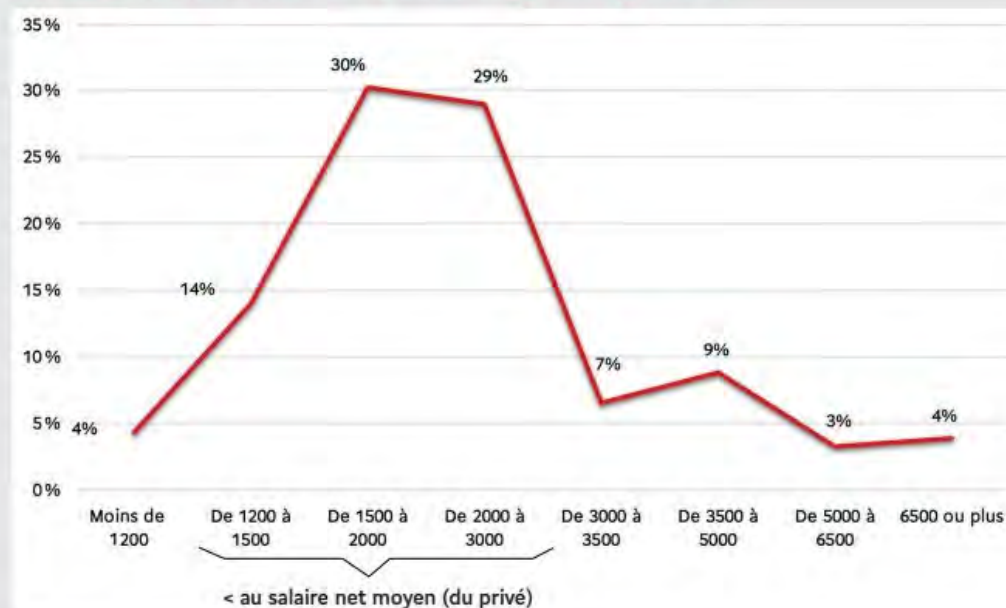
- ❑ Les pauvres se localisent à 70% dans les villes et à 30% dans les communes < 10 000 hab

# La question de l'équité / la décarbonation va concerner tout le monde



Source INSEE ENTD 2018 J Coldefy

Graphique 8. Empreinte carbone en fonction du salaire (en % de l'empreinte moyenne globale)



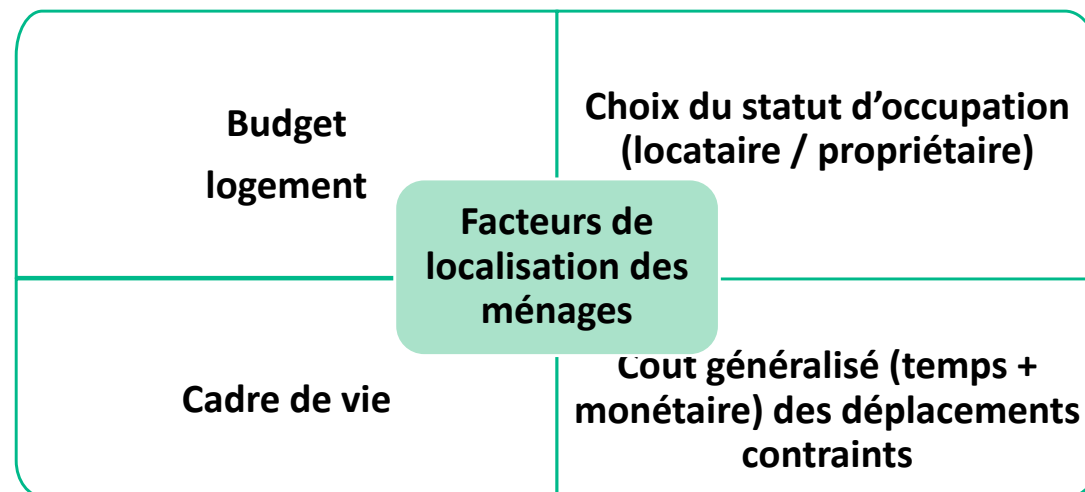
En abscisses : tranches de salaire moyen net en euros.

Lecture : deux tiers de l'empreinte seraient le fait de salaires inférieurs à la moyenne.

Source : Citepa et INSEE.

## Les facteurs de localisation des ménages

Une composante rigide (la localisation des emplois) et une composante élastique fruit d'un compromis entre 4 facteurs

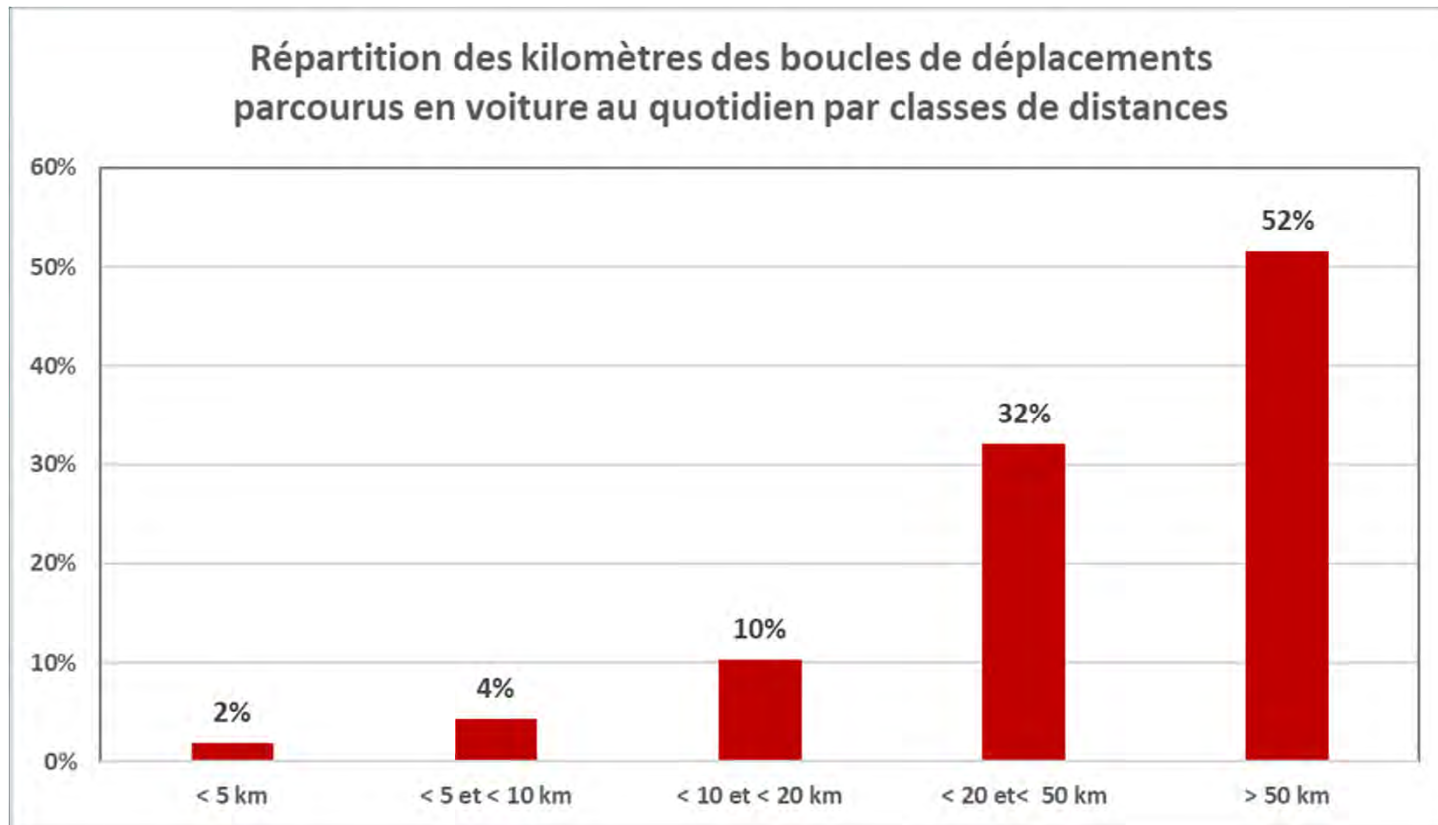


Source Mensia

**Mobilité : que devrait on financer ?  
(pourquoi ?)**

## Le report modal en question / Plus de vélos = moins de voitures ?

- L'immense majorité des km réalisés au quotidien en voiture sont le fait de trajets longs

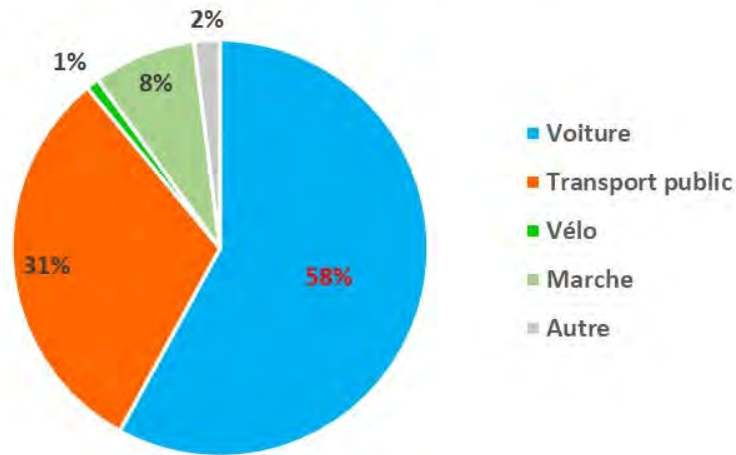


Source EMP 2019, traitement J Coldefy M Bordas

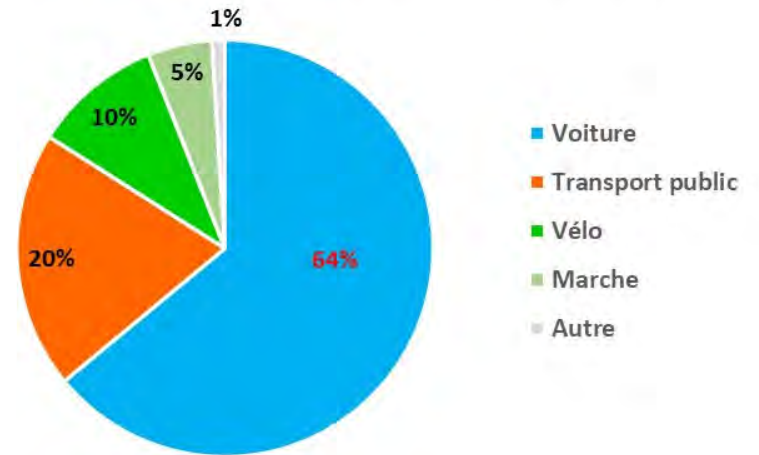
# Le report modal en question / Plus de vélos = moins de voitures ?

## Le modèle de Copenhague en est-il un ?

Part modale 2016 en **kilomètres** de l'agglomération de Lyon (1.4 M habitants, 534 km<sup>2</sup>)



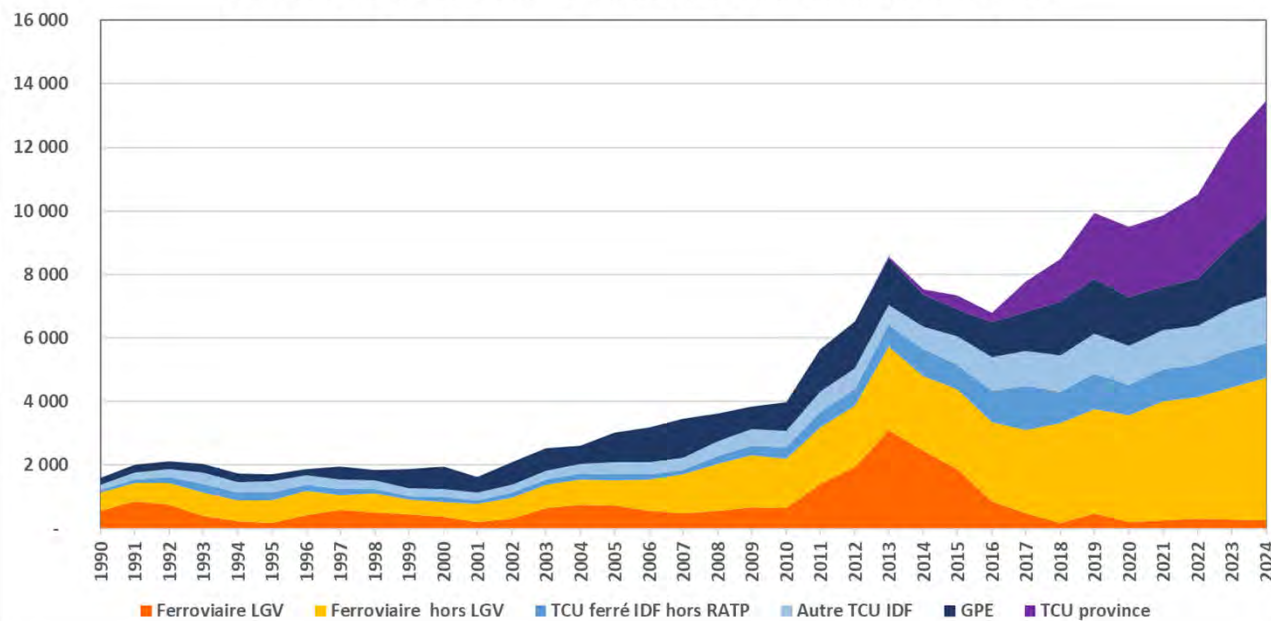
Part modale 2024 en **kilomètres** de l'agglomération de Copenhague (1.4 M habitants, 616 km<sup>2</sup>)



Source EMD Lyon 2016, Danish national transport survey Copenhagen 2024, traitement J Coldefy

# Le report modal vers le transport public en question

Evolution des investissements en transports en communs en M€ 2024



	Parts modales				
	1990	2000	2012	2019	2024
Véhicules particuliers FR	81%	81%	80%	80%	79%
TC longues distances	7%	7%	9%	9%	11%
TCU IDF	3%	3%	3%	4%	4%
TCU Province	1%	1%	1%	1%	1%
TER proximité yc cars	1%	1%	1%	1%	1%
Cars scolaires et autres	5%	4%	3%	3%	3%
Transports aériens	2%	2%	2%	2%	1%
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Déplcts < 100 km hors scolaires	Parts modales		
	2012	2019	2024
Véhicules particuliers FR	90%	90%	90%
TCU IDF	6%	6%	6%
TCU Province	2%	2%	2%
TER proximité yc cars	2%	2%	3%

Source Comptes Transports de la Nation INSEE/SDES 2025, traitement J Coldefy

- ⇒ **Les investissements dans les transports publics urbains ont été multipliés par 3.5 depuis 2000 et par 4.3 dans le transport ferroviaire**
- ⇒ **238 G€ investis dans les transports publics depuis 2000, plus de 1000 km de voies de métro et de tramways nouvelles, la part modale de la voiture n'a baissé que de 2%**

## La place de la voiture a été sensiblement réduite en ville

Place vendôme dans les années 1960 et aujourd'hui



Les quais du Rhône à Lyon en 1989 ... et en 2007

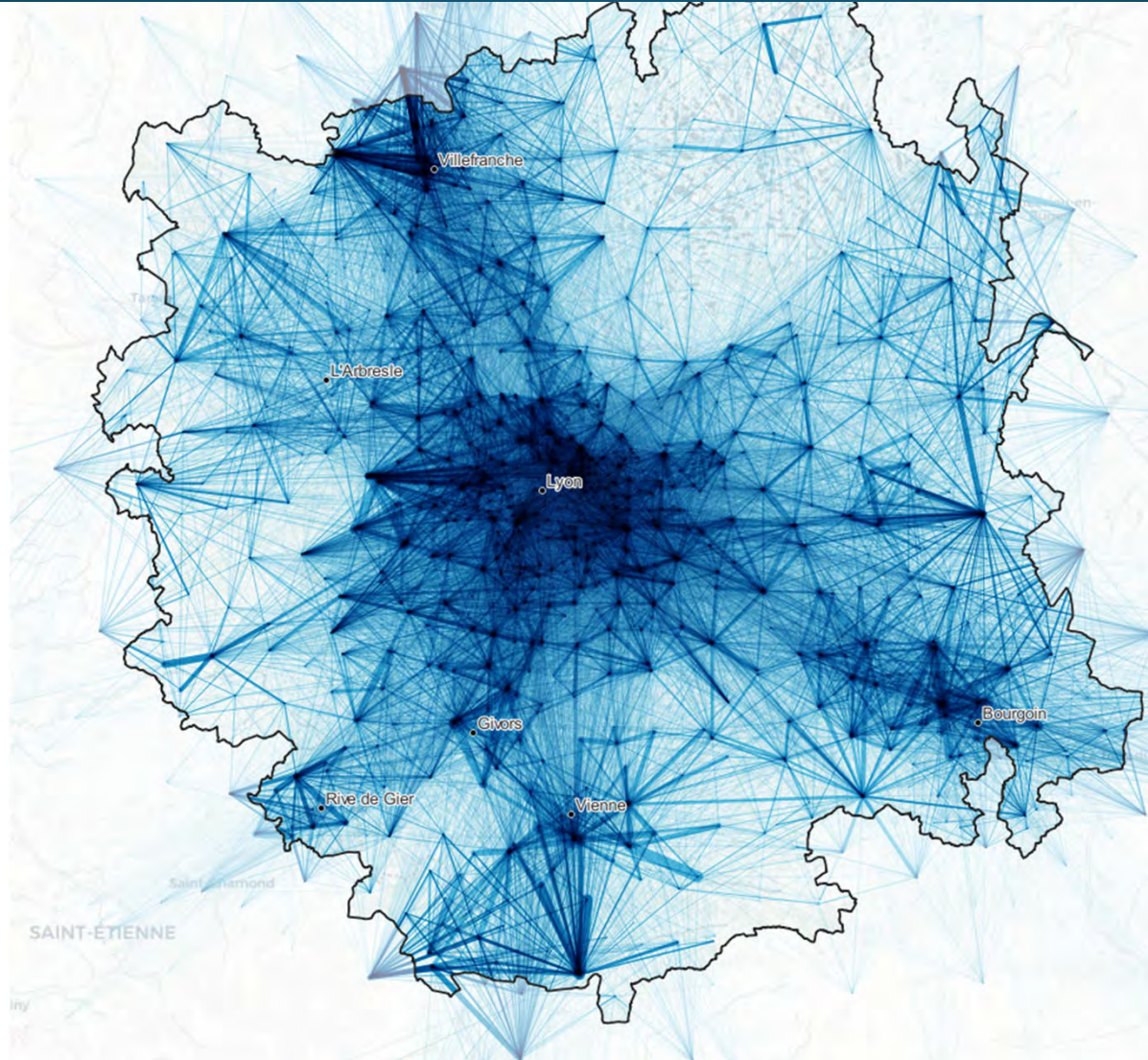


Place Drouet d'Erlon à Reims en 1960 et aujourd'hui

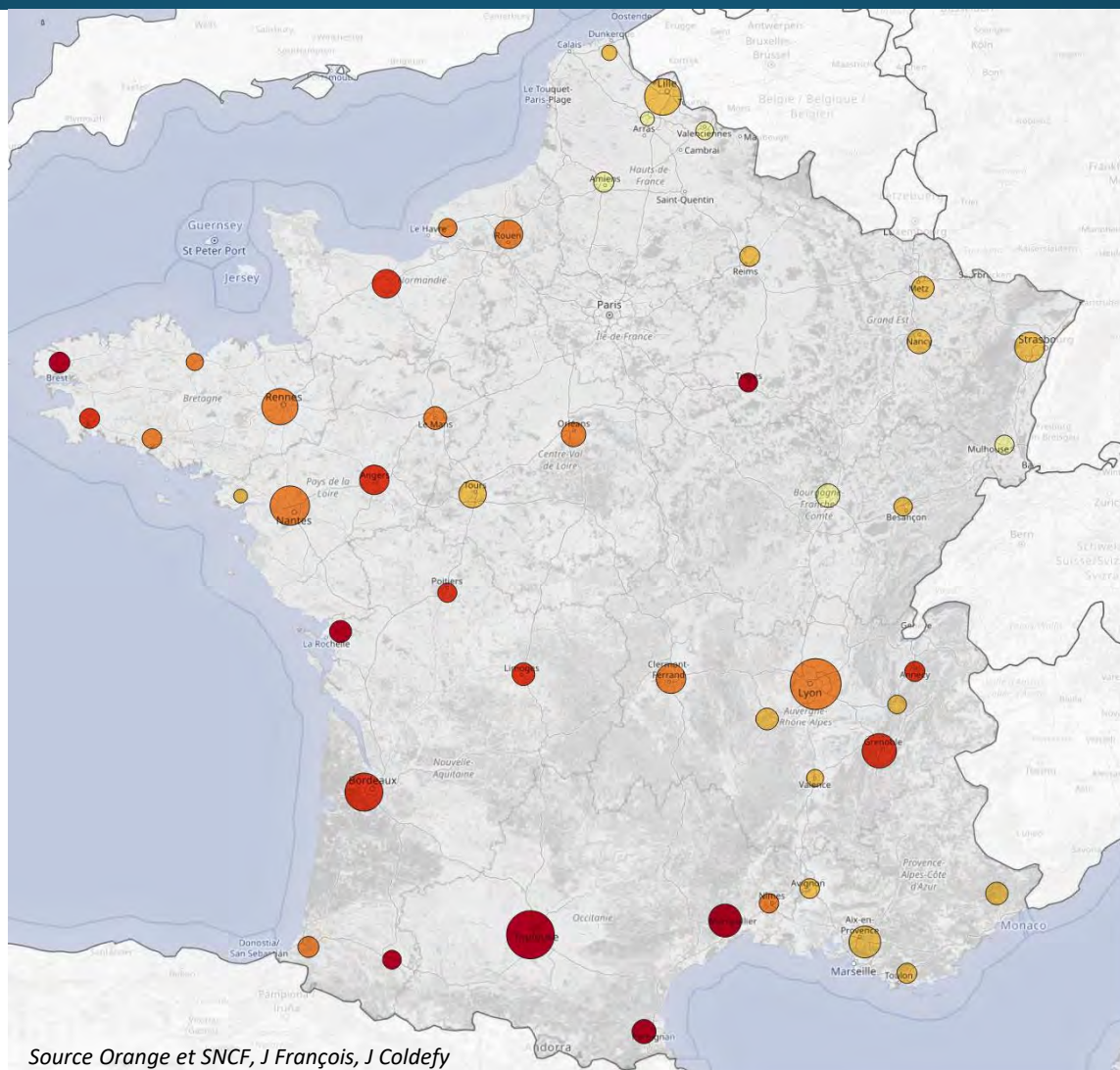


- L'espace est la ressource rare en ville
- Les deux autres ressources rares sont le CO2 pour rester en dessous de 1.5° et l'argent public

# Que reporter vers le transport public ?



# Une carence d'offre alternative à la voiture pour rejoindre les pôles urbains



**Nombre de personnes par place TER entrantes dans le pôle urbain**

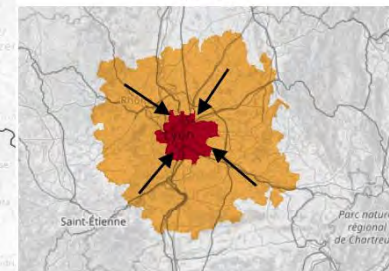
### Légende

Nombre de personnes par place

- 1 à 2
- 2 à 4
- 4 à 7
- 7 à 10
- 10 à 18

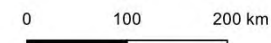
### Clé de lecture

A Lyon entre 4 et 7 personnes entre dans le **pôle urbain** depuis la **couronne** de l'aire d'attraction entre 5h et 10h pour chaque place de TER



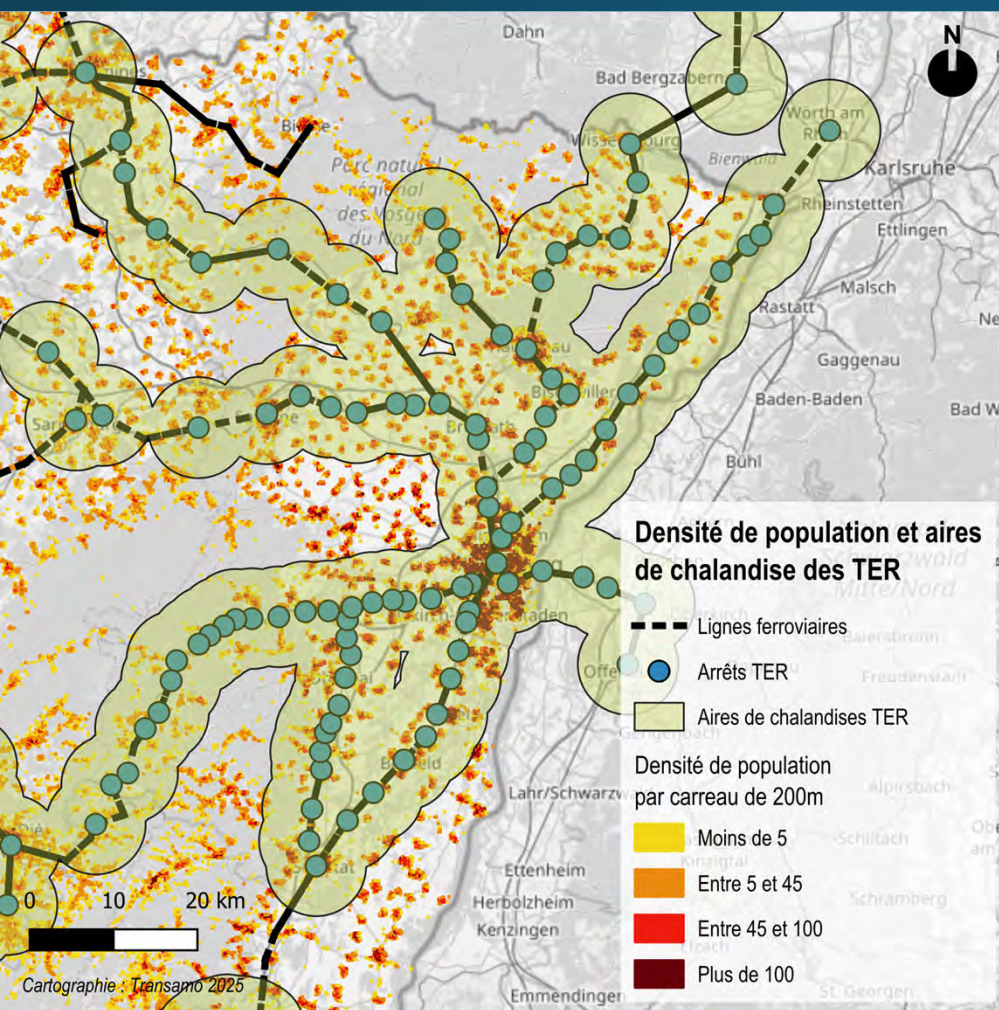
### Date des données

Flux: Moyenne des mardis entre 5h et 10h entre les vacances de Toussaint et les vacances de Noël.  
Offre TER: Un mardi standard. Les courses observées sont celles qui arrivent entre 5h et 10h.



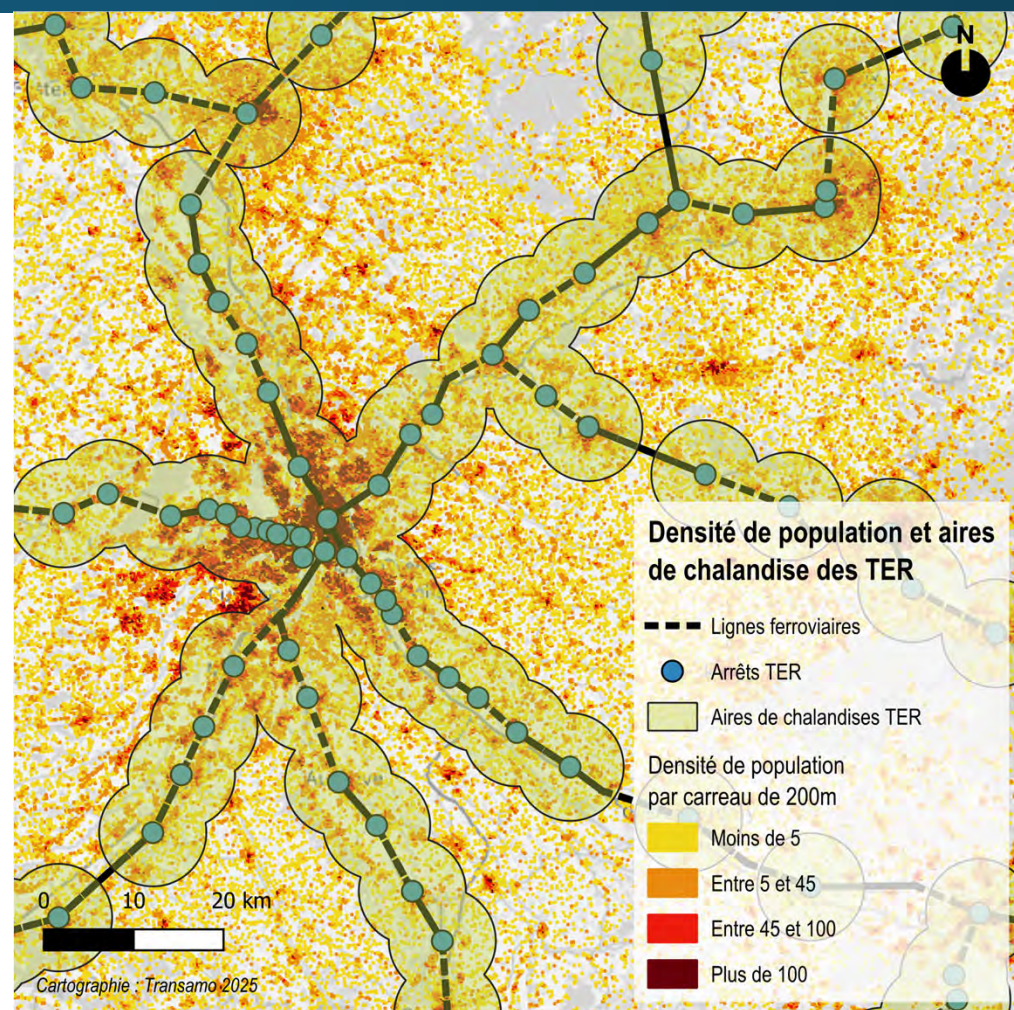
Production: Transdev  
Sources: Insee, Orange SNCF, ART

# Demande de mobilité et densité / l'impact de l'émiettement urbain



**75% de la demande captable**

Transamo J Coldefy



**50% de la demande captable**

# Mobilité : Comment financer ?

# Schéma actuel national de financement des mobilités en 2024

## Recettes des transports

- TICPE & + : 29.6 (32 en 2018)
- Autoroutes : 6.2
- Autres taxes : 7.6

**TOTAL : 43.4 md€**

Source CTN + ASFA

- Vente titres en md€ :
- IDF yc transilien : 4.3
- TCU + TER : 1.5 + 1.9
- Rembt abt : -0.9-0.3-0.2

**TOTAL : 6.3 md€**

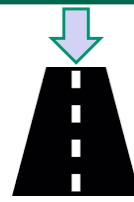
Source IDFM + ART + UTP

- VM : 12.2
- Rembt abt : 1.4

**TOTAL : 13.6 md€**

Source CTN + IDFM + ART + UTP

## Dépenses publiques d'exploitation



- CL : 5.6
- Etat + Régions : 0.8

**TOTAL : 6.4 md€**

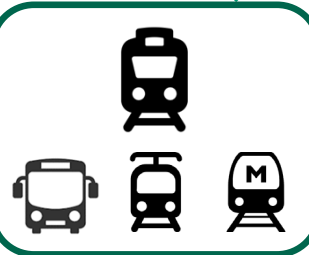
Source CTN

Affectation 2024 de la TICPE et de taxes SCA

Régions (dév Eco et formation) : 6.4 G€  
 Départements (RSA) : 5 G€  
 ODAC (ADEME, CEREMA, ..) : 1.6 G€  
 AFITF : 1.7 G€ + 1.5 (SCA)

Source AFITF + CTN

**Mobilité en voiture**  
**Mobilité en transports publics**



- IDFM yc transilien : 11.2
- TCU + TER : 5.5 + 7.7

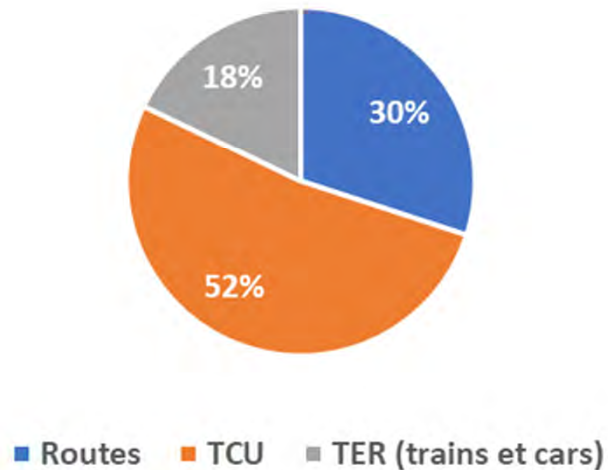
**TOTAL : 24.4 md€**

Source IDFM + ART + UTP

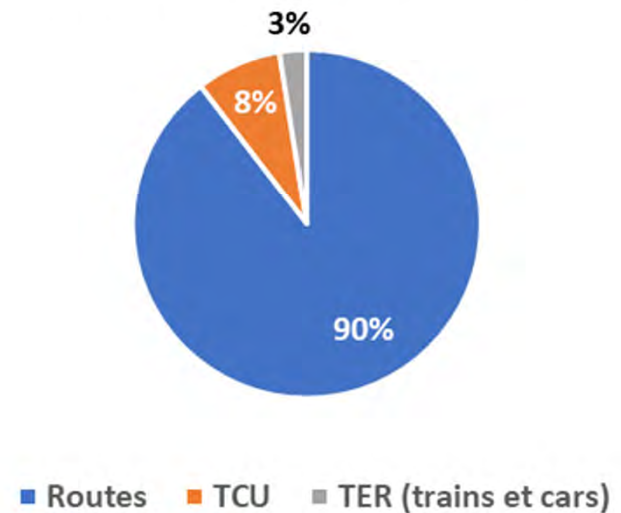
- Les TCU sont déficitaires de 11 G€, les TER de 5.7 G€, → recours massif à l'impôt, pour 11% des km parcourus
- 70% de dépenses publiques pour 10% des km du quotidien
- La TICPE a baissé de 20% depuis 2018 en € constants, et le VE va amplifier la tendance

## Couts publics et parts modales en kilomètres pour les transports du quotidien en 2024

Part de la dépense publique déplacements du quotidien



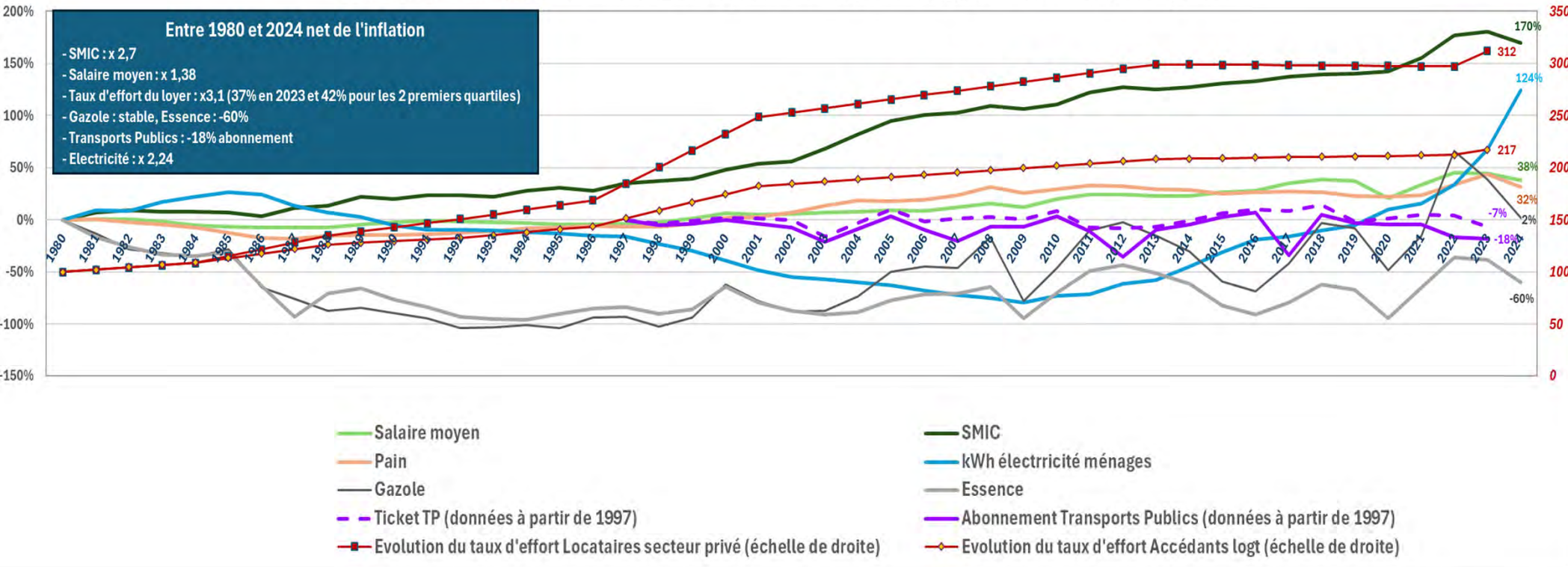
Part des km parcourus déplacements du quotidien



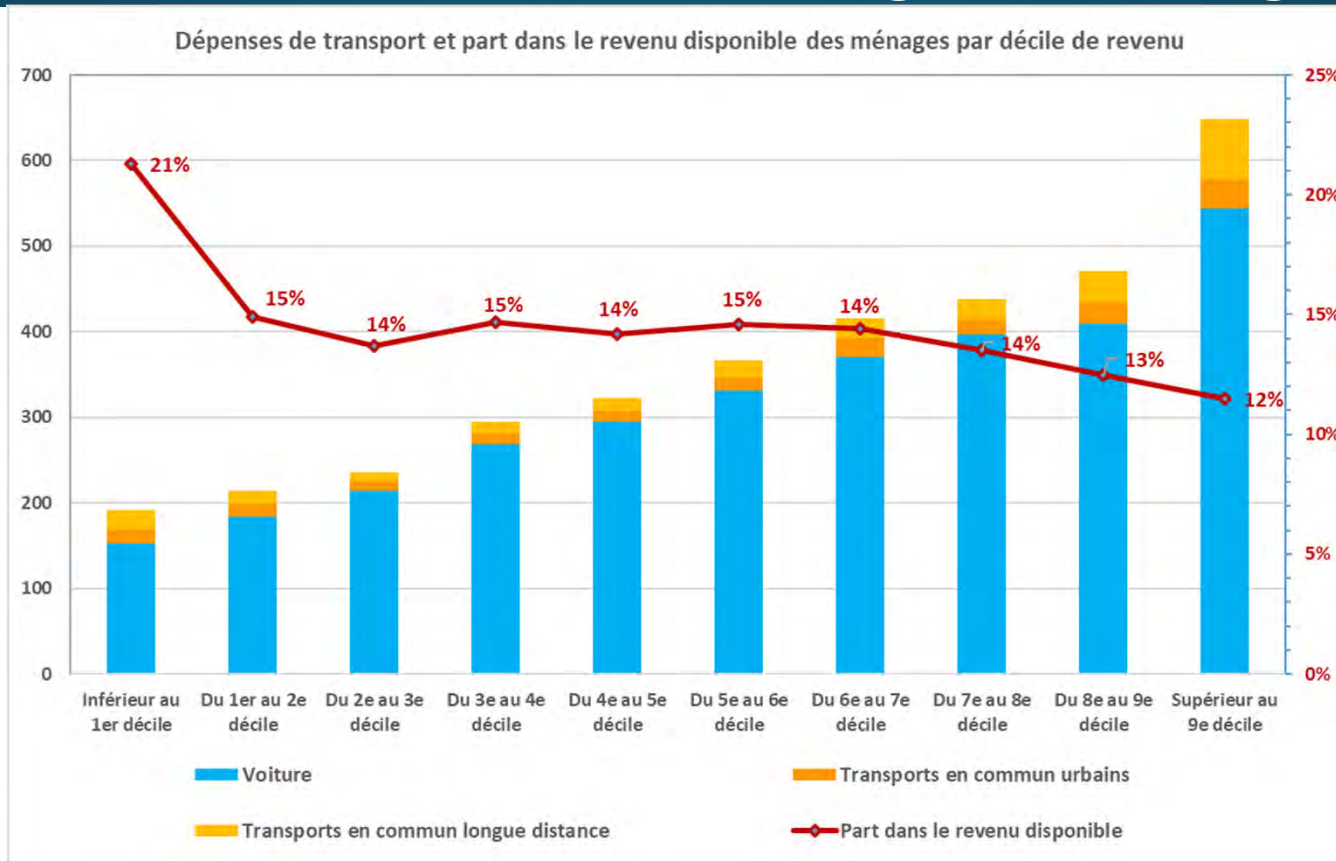
Source Comptes Transports de la Nation INSEE/SDES 2025, traitement J Coldefy

# La problématique du pouvoir d'achat

Evolution en € constants de l'alimentation, des salaires, de l'énergie, des mobilités, du logement



# Part des mobilités dans le budget des ménages

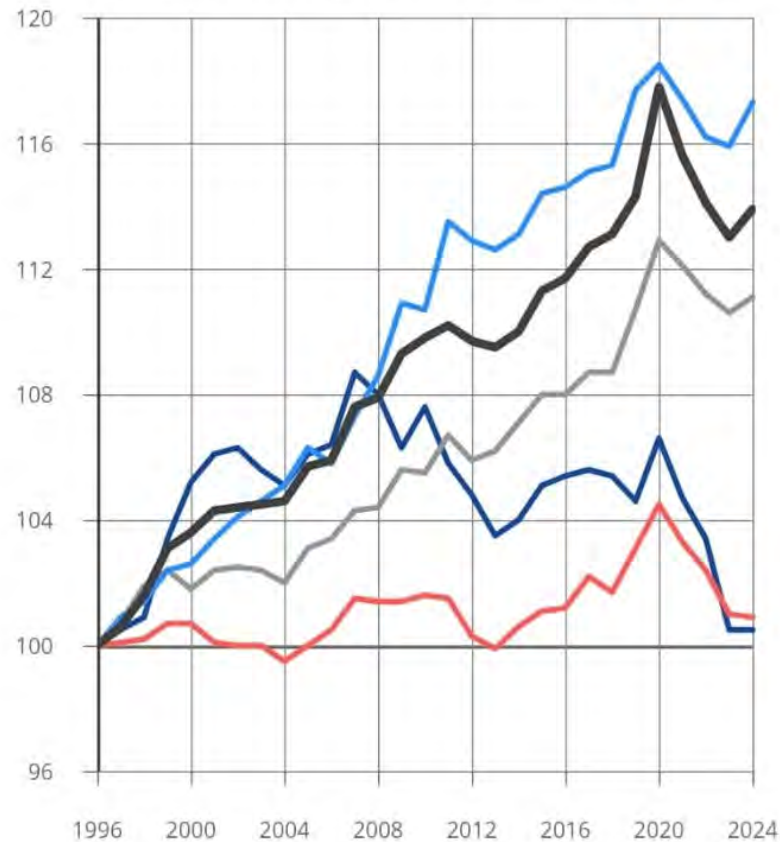


Insee Budget des familles, J Coldefy

- 88% des français achètent des voitures d'occasion, et consacrent 12% de leurs revenus à la voiture (300€/mois)
- La part du transport public urbain (donc hors longue distance) c'est 10-20 €

# La problématique du pouvoir d'achat

indice base 100 en 1996, évolutions en euros constants<sup>2</sup>



## Évolution du salaire net moyen en équivalent temps plein dans le secteur privé



1. Y compris chefs d'entreprise salariés.
2. Corrigées de l'inflation.

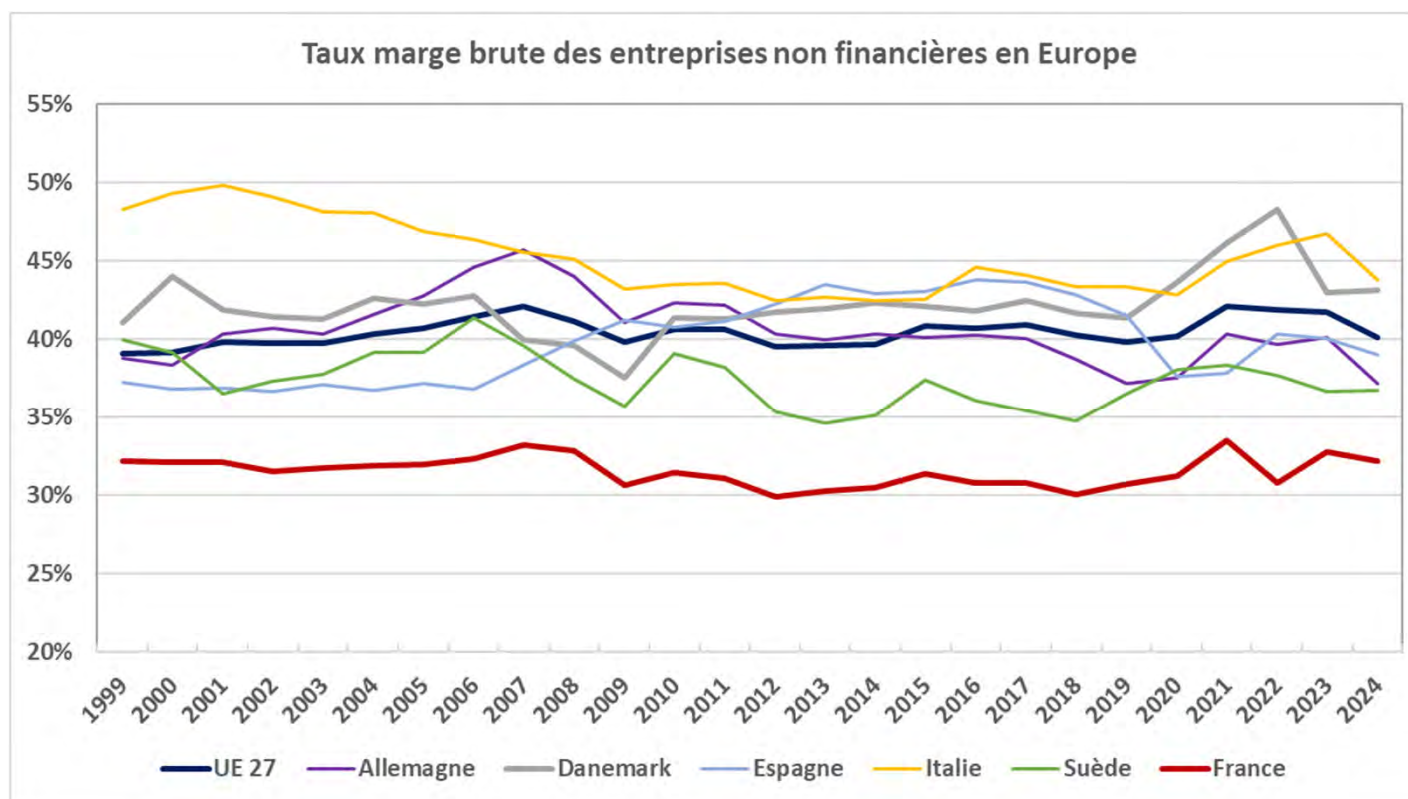
<https://www.insee.fr/fr/statistiques/7457170>

# Taux de marge des entreprises en Europe

□ Les impôts de production sur les salaires s'élèvent en 2024 à 58 G€, le VM pèse 12.2 G€

→ Les entreprises Françaises sont les moins rentables d'Europe

→ Le VM c'est 4% des salaires net (6% en IdF)



Source OCDE, J Coldefy

## Financer la décarbonation par la seule dépense publique ?

- **Le GIEC nous dit qu'il faudra consacrer 3% du PIB chaque année à la décarbonation de nos économies → 84 milliards / an en France,**
  - **Impôt sur le revenu : 97 milliards/an**
  - **Impôt sur les sociétés : 51 milliards/an**
  - **TVA : 205 milliards**
  - **TICPE : 30 milliards**



# **Mobilité : Comment financer ?**

*Totems et tabou du transport public*

## Tabou : Des transports publics subventionnés coutant en moyenne bien plus cher que la voiture au voyageur.km

Dépenses d'exploitation 2024 (yc véh pour la voiture)					
€/voy.km	Voiture	TCU province	TCU IDF	TER	TER proximité
<b>Total</b>	<b>0.26</b>	<b>0.49</b>	<b>0.34</b>	<b>0.33</b>	<b>0.43</b>

Source : CTN , ART, GART-UTP, IdFM, J Coldefy, année 2024

- ❑ Périmètre :
  - Voiture : amortissement, carburants, entretien de la voiture, assurance, entretien de la route
  - Transports publics : couts d'exploitation, hors amortissement de l'infra et des véhicules, hors couts des AOM
  
- ❑ L'intégration des couts externes (CO2, accidents, bruit, pollution) ne change quasiment rien à ce constat (différentiel de 0.016 €, CGDD ministère des transports)
  
- ❑ **Pas de fatalité : En Allemagne, selon l'agence nationale des réseaux, le cout du TER au passager.km est de 0.20 € En zones très denses la voiture est bien plus couteuse à la société que les transports publics**

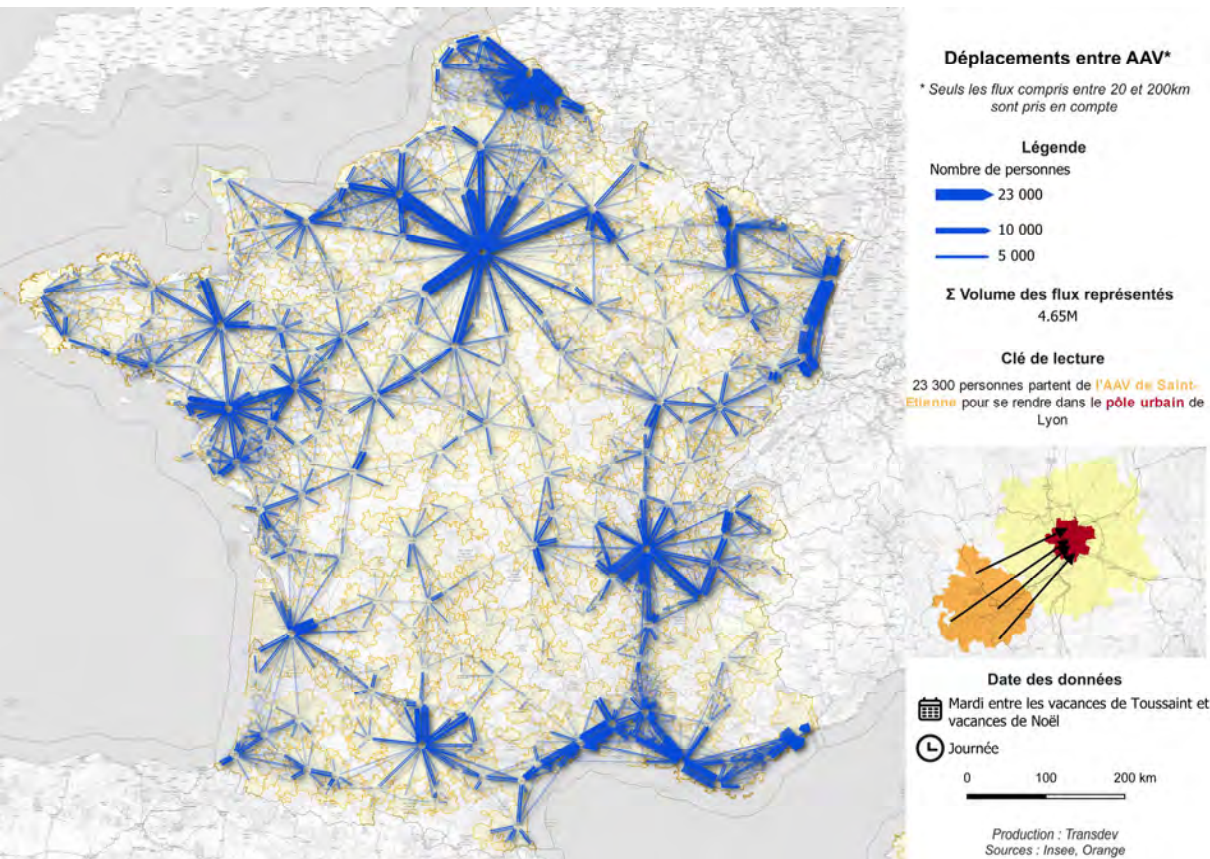
Cout €/voy.km	Voiture semaine	RER	Cars express, Tram
	0.31	0.08	0.15

Source : EMP 2019, opérateurs, J Coldefy

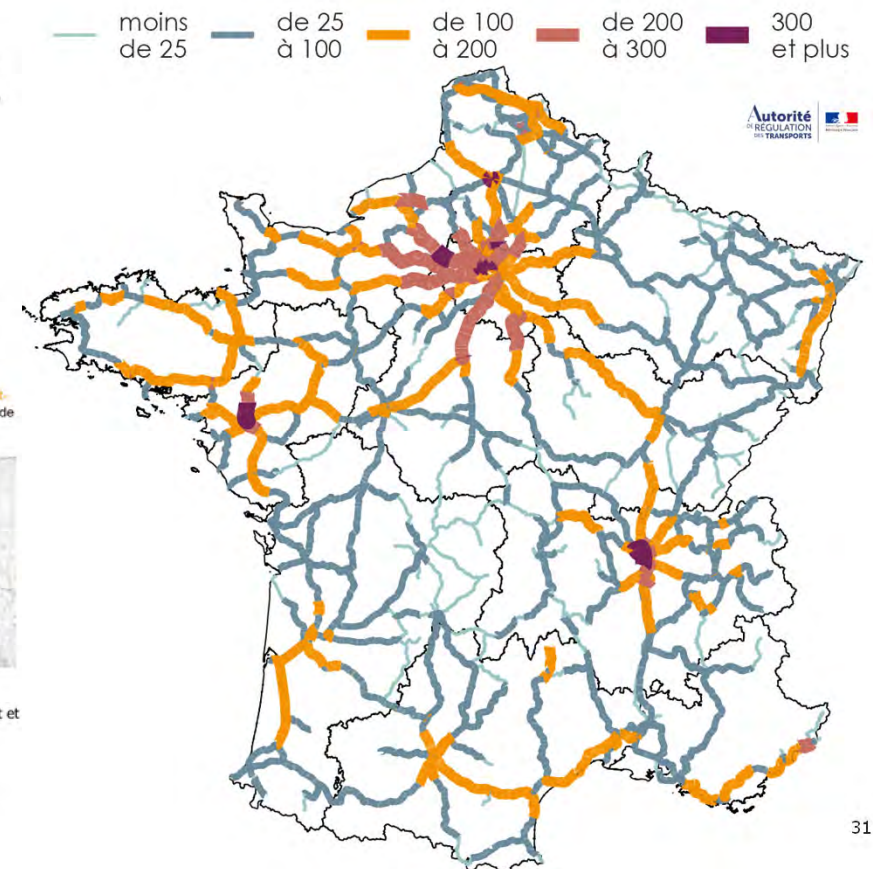
# Totem 1 : le rail quoiqu'il en coute *versus* le bon mode au bon endroit

La demande et l'offre de TER entre aires urbaines entre 5h et 10h00, novembre 2023

Déplacements > 20 km et < 200 km  
entre aires urbaines



Nombre personnes par TER



# Seuils d'efficacité économique et environnementale

Cout au véhicule.km	
Voiture	0.35
Cars	3.5
TER SNCF	37
TER AOM (après mise en concurrence)	22

Seuil où le transport public devient plus avantageux en € que la voiture	Nbre passagers
Cars	12
TER SNCF	140
TER AOM (après mise en concurrence)	90

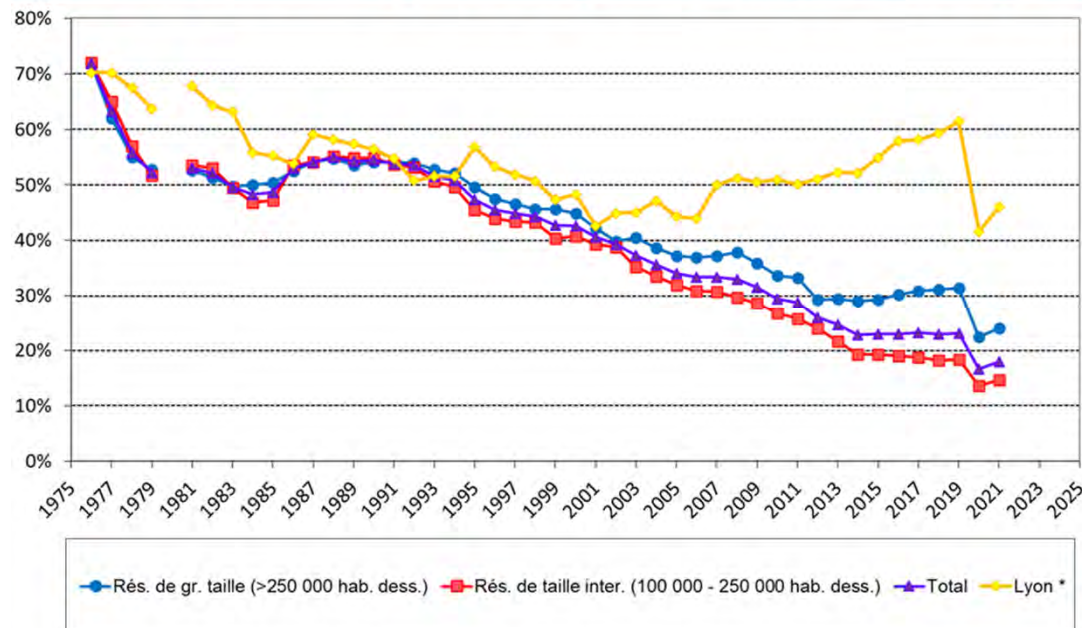
- Un TER SNCF par heure = 340 personnes et coute 37 €/km
- Quatre cars par heure = 240 à 360 personnes et coutent 14 €/km :
  - Fréquence 4 fois supérieure, cout 2.5 fois inférieur, capacité similaire
  - Remplacer 1 train /h par 4 cars / h c'est une forte amélioration du service : les  $\frac{3}{4}$  des Français préfèrent cette option (CREDOC)
  - Choisir le mode à déployer selon la demande

Seuil où le transport public devient plus avantageux en émissions GES que la voiture	Nbre passagers
Cars diesel	7
Cars électriques	2
TER diesel	38
TER électrique	5

## Totem 2 : la concurrence, le monopole contre le train et les TC en IDF

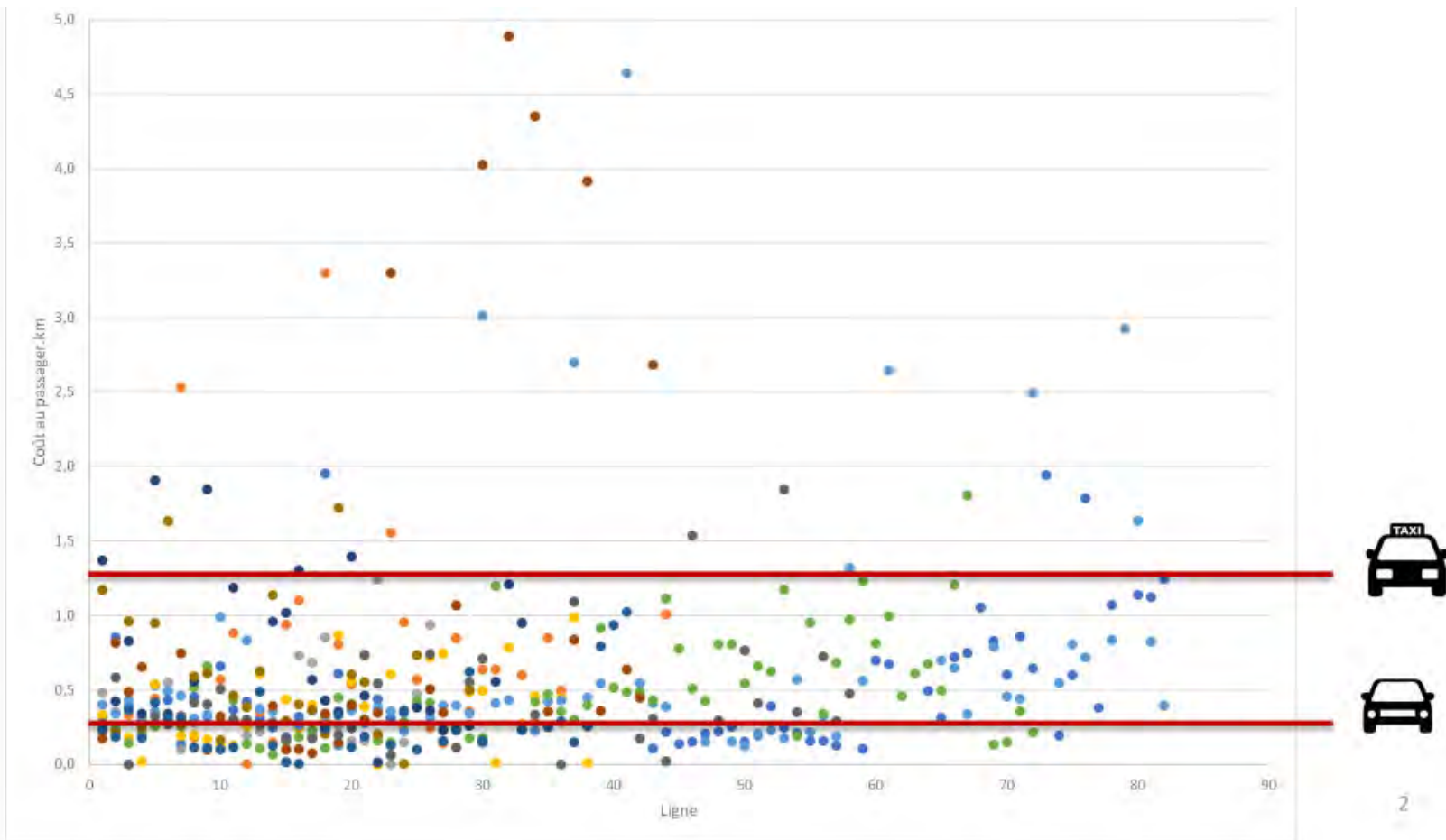
- ❑ Le cout du TER au km est 2 plus élevé en France qu'en Allemagne qui a mis en concurrence ses TER en 1994
- ❑ En France selon l'ART la concurrence dans les TER a fait baisser les couts de 30 à 75% selon les appels d'offres, réinvestis dans de l'offre supplémentaire
- ❑ Totem 1+ 2 : 80% des lignes TER coutent plus cher que la voiture, la moyenne des lignes TER est 3 fois supérieur au cout de la voiture

## Totem 3 : La baisse de la participation de l'utilisateur, la dérive du R/D

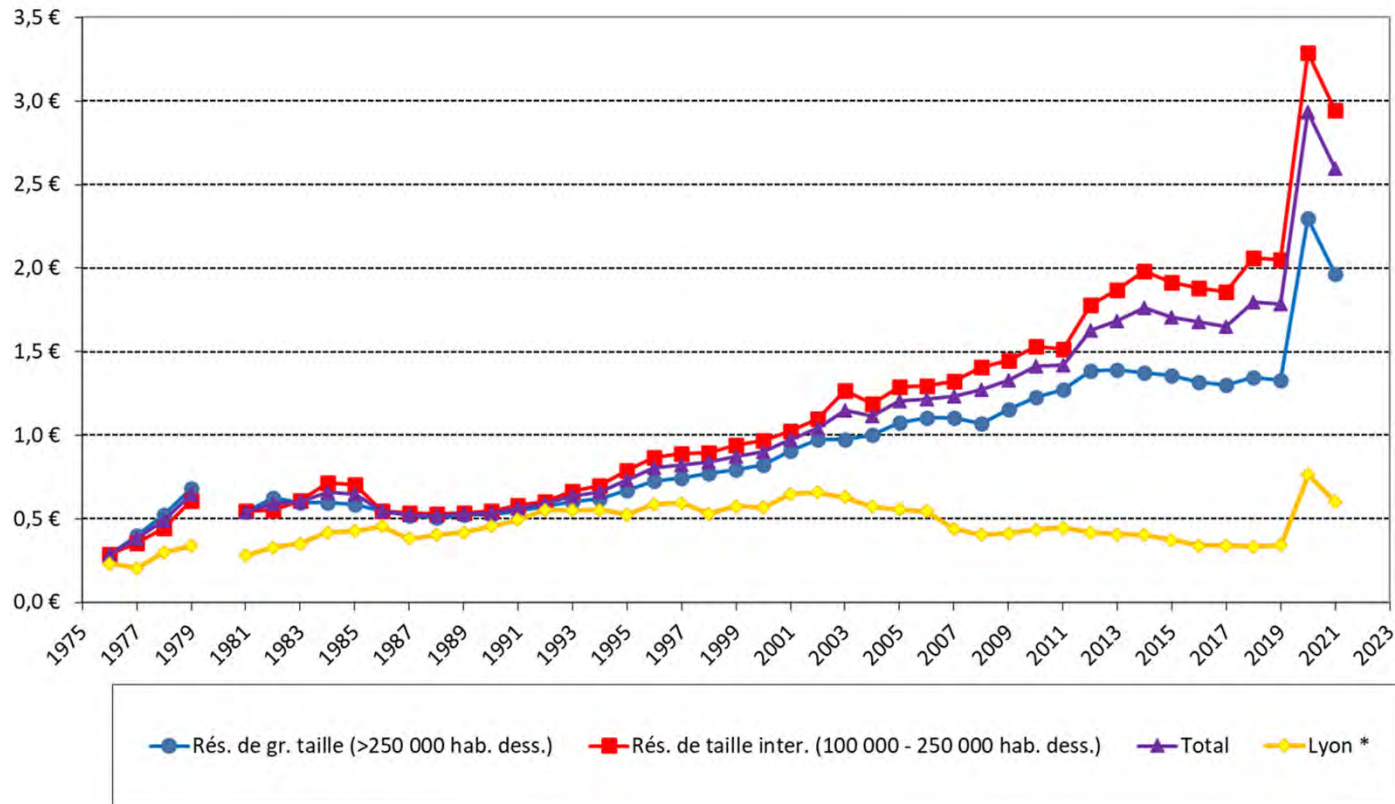


# Totem 1+2 (concurrence) : 75% des lignes TER coutent plus cher que la voiture

Moyenne : 0,65 euros/passagers.km versus 0.25 pour la voiture  
(sans compter la redevance d'infrastructure, +0.08 € en moyenne)



## Totem 3 : La dérive du déficit public par voyage

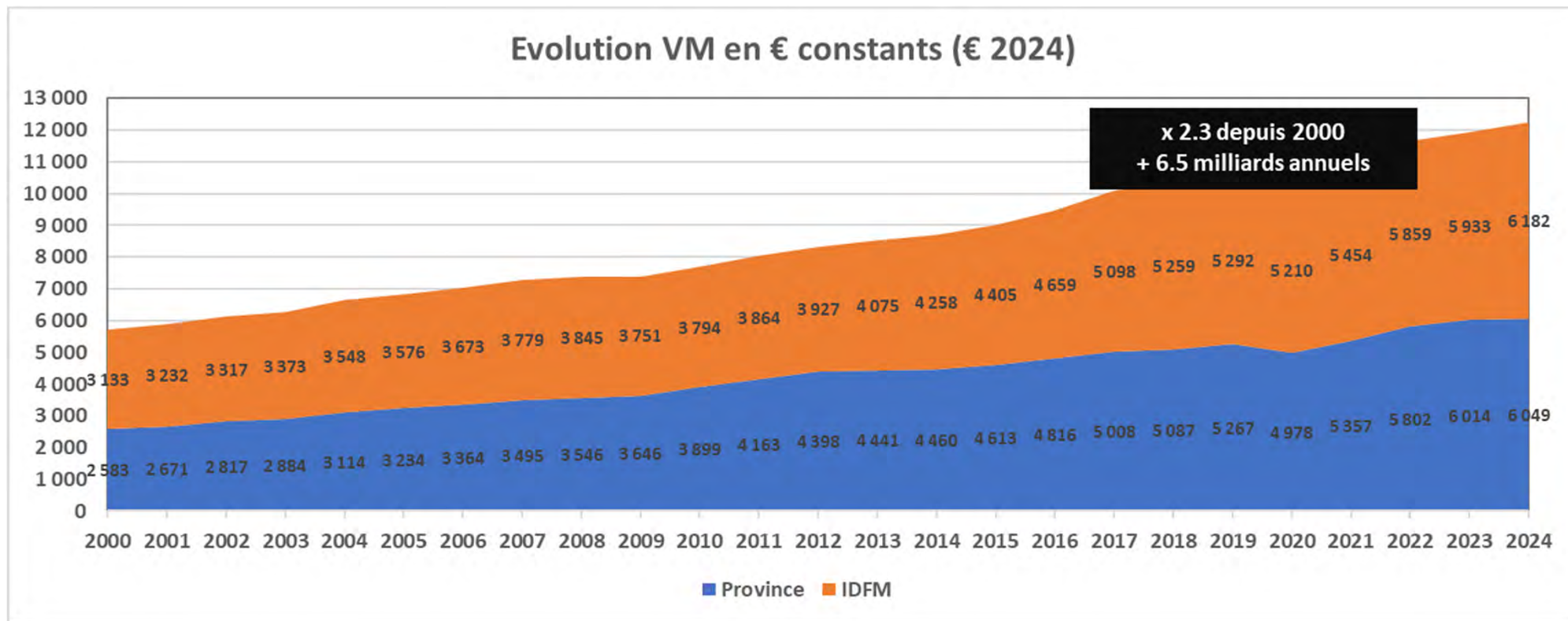


→ 2022 = 2.2 €/voyage  
→ 2024 = 2.4 €/voyage



# Une augmentation considérable du VM en € constants en 20 ans

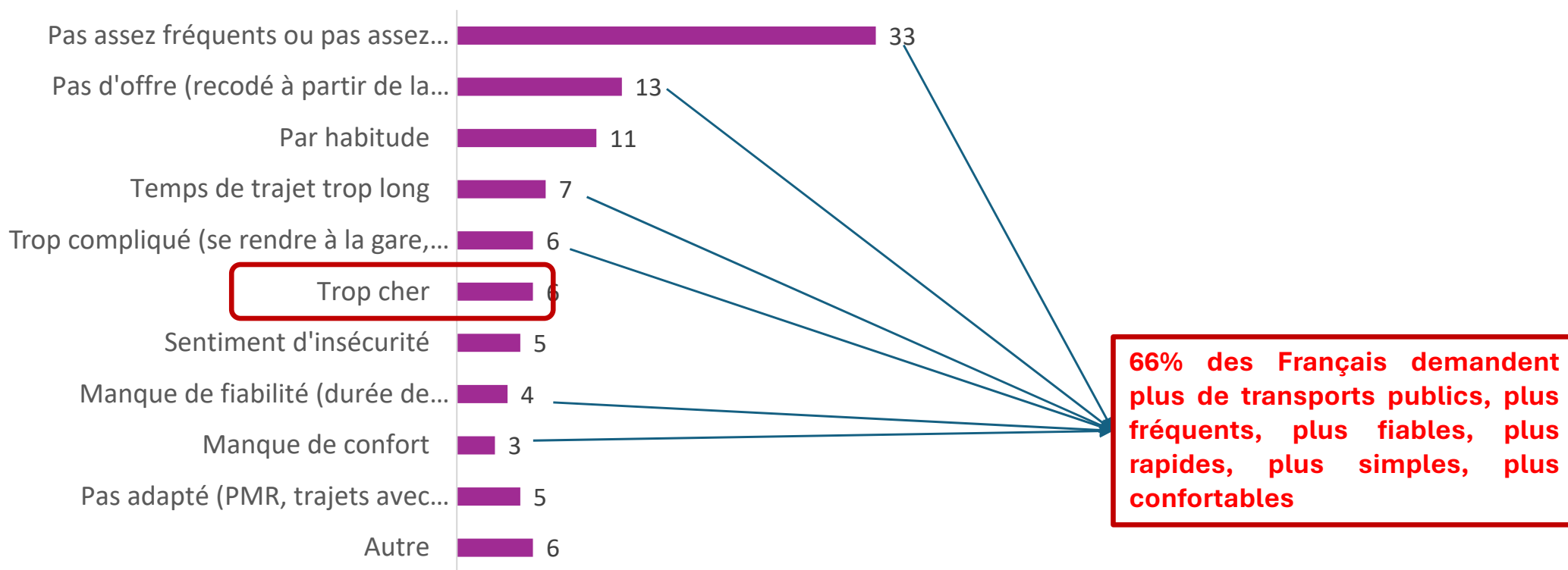
→ Le VM c'est 100 € du salaire net mensuel moyen et 150 € en IdF



Source : CTN 2023, J Coldefy

# L'offre reste le premier frein à l'usage des transports publics / CREDOC

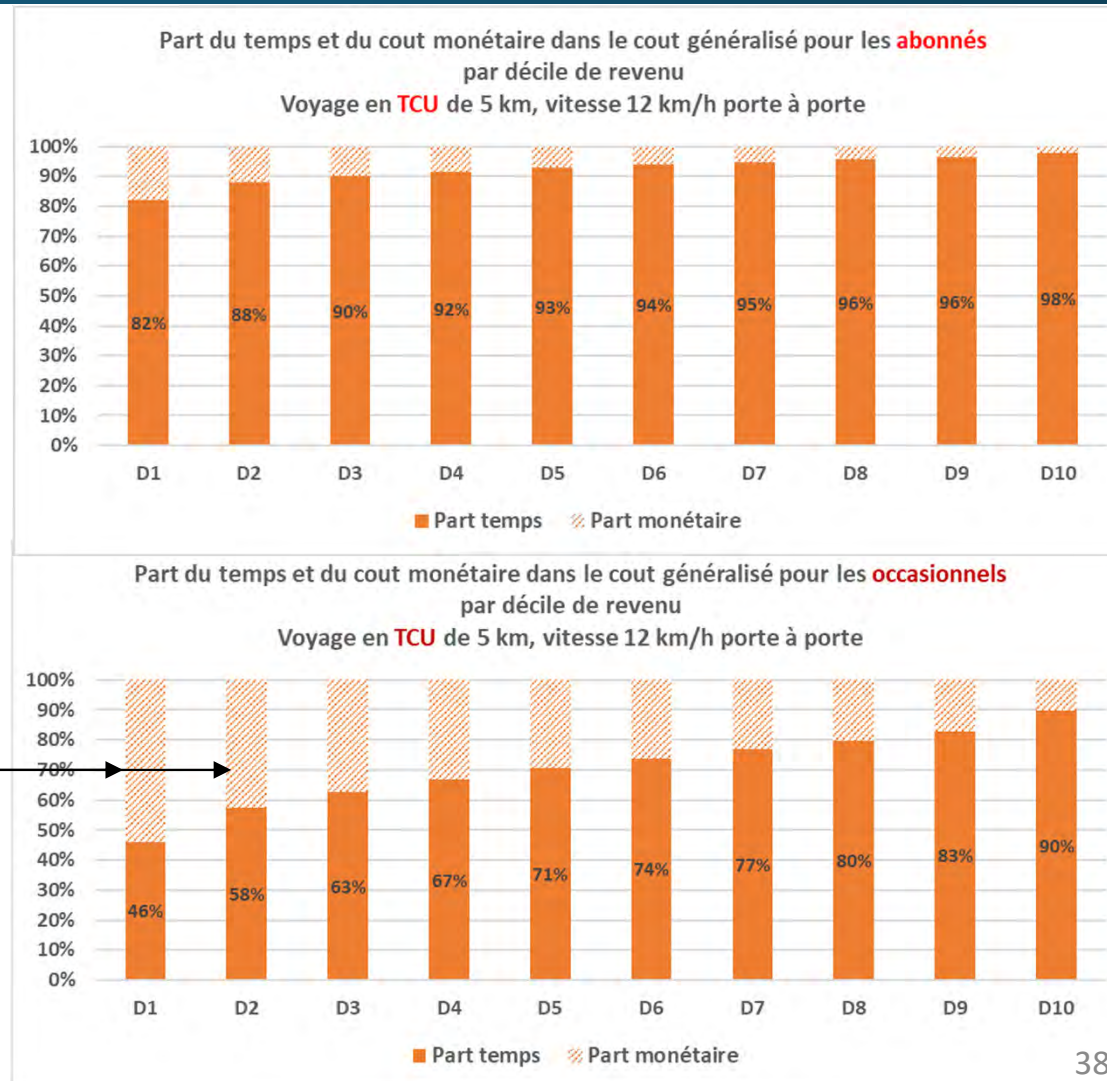
## Pour quelle raison principale n'utilisez-vous pas les transports en commun ?



• Source : CREDOC, Enquête conditions de vie et aspirations des Français, octobre 2023, pour Transdev

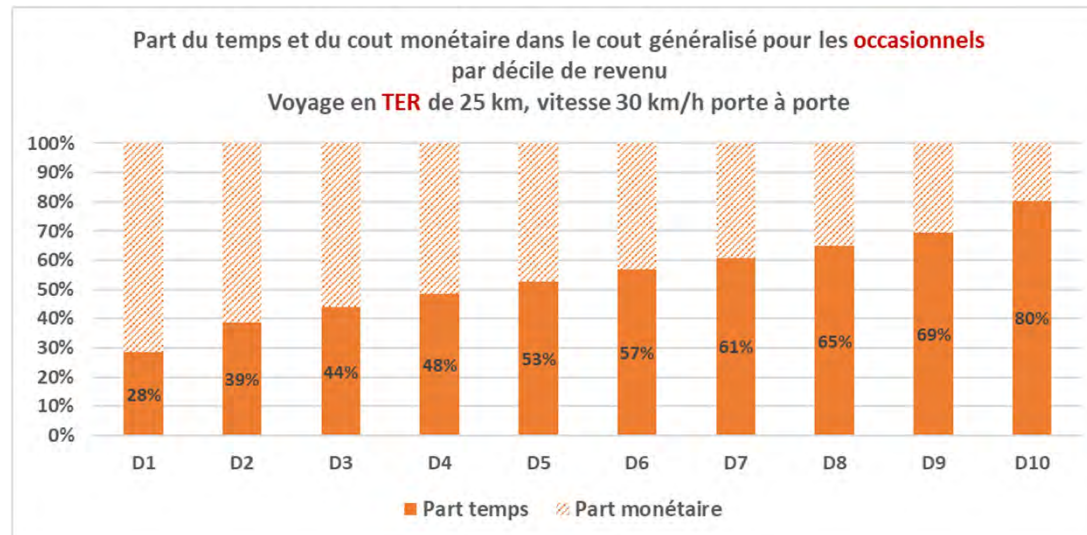
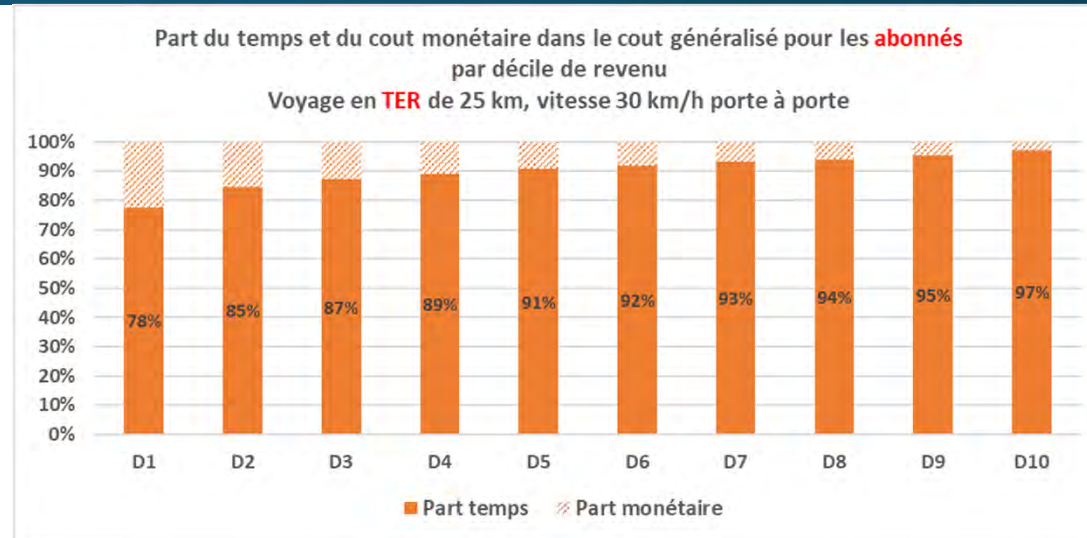
# Le temps compte très largement dans le cout global du transport pour l'utilisateur

- Pour l'abonné TCU, la part du temps est écrasante : il faut agir sur la vitesse
- Pour l'occasionnel en dehors des bas revenu qui bénéficient de tarifs sociaux ou de gratuité, la part du temps va de 65 à 90%



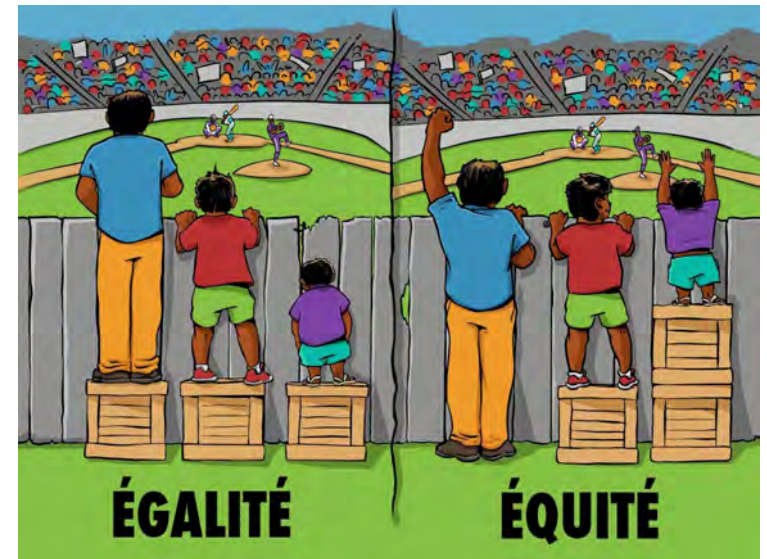
## A relativiser cependant pour l'utilisateur occasionnel des TER

- Un abonné TER paie 0.03 €/km, un occasionnel 0.29, l'automobiliste 0.22 €/pass.km, la VE 0.15 €/pass.km
- L'abonné paie près de 10 fois moins cher que la voiture
- L'occasionnel a intérêt à prendre sa voiture : moins cher plus rapide
- 25% des salariés sont en horaires décalés, 21% en télétravail. Nous sommes sortis du métro boulot dodo, notre tarification date de 1975 (introduction carte orange en IDF)
- Recettes = Quantités x Prix



# Gratuité des transports : une solution juste ?

Justice sociale



# Les transports publics : Trois exigences à conjuguer

**Adéquation  
demande / offre**

- Où la demande est  $<$ ,  $=$ ,  $>$  l'offre
- De combien, Quand (mois, jours, heures)



**→ Mettre le bon outil au bon endroit  
au bon moment**

**Efficiences  
économiques**



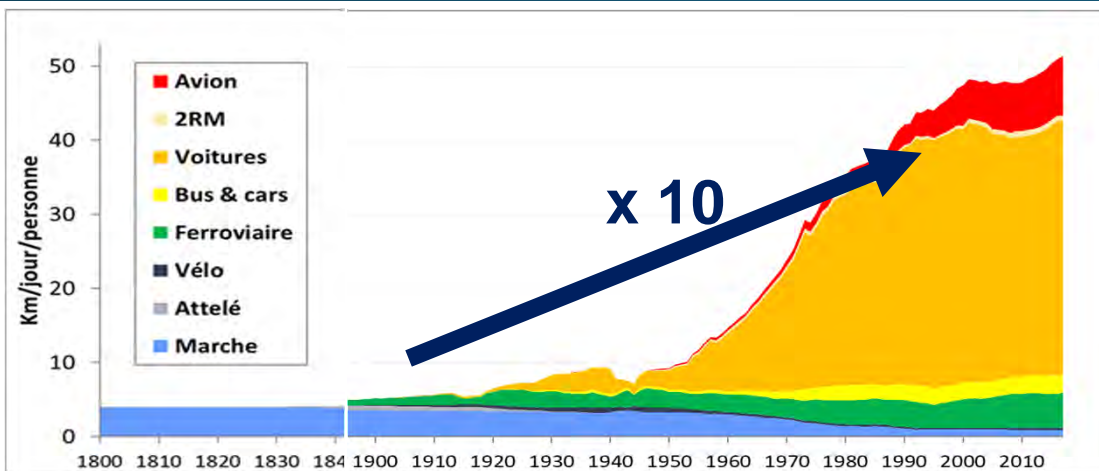
€ / passager / an  
€ / passager.km

**Efficiences  
environnementales**

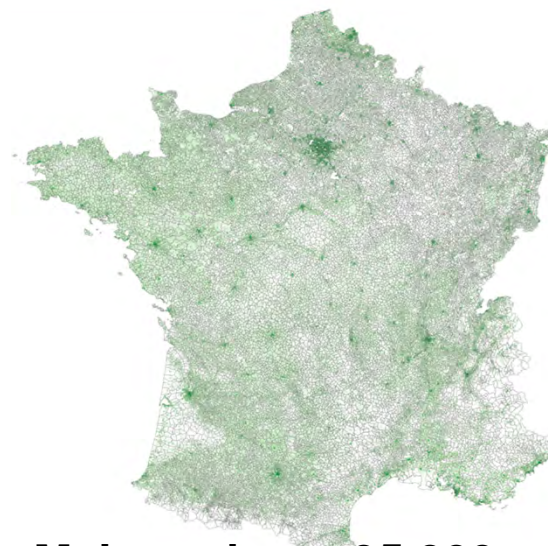


Tonnes de CO2 évitées  
€ / t CO2 évitées

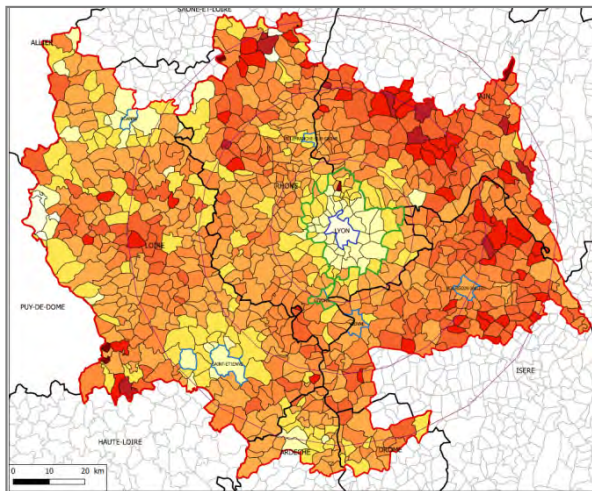
## Totem n° 4 : le communalisme



De 4 à 40 km / j en moyenne : l'espace de vie des Français a été multiplié par 10

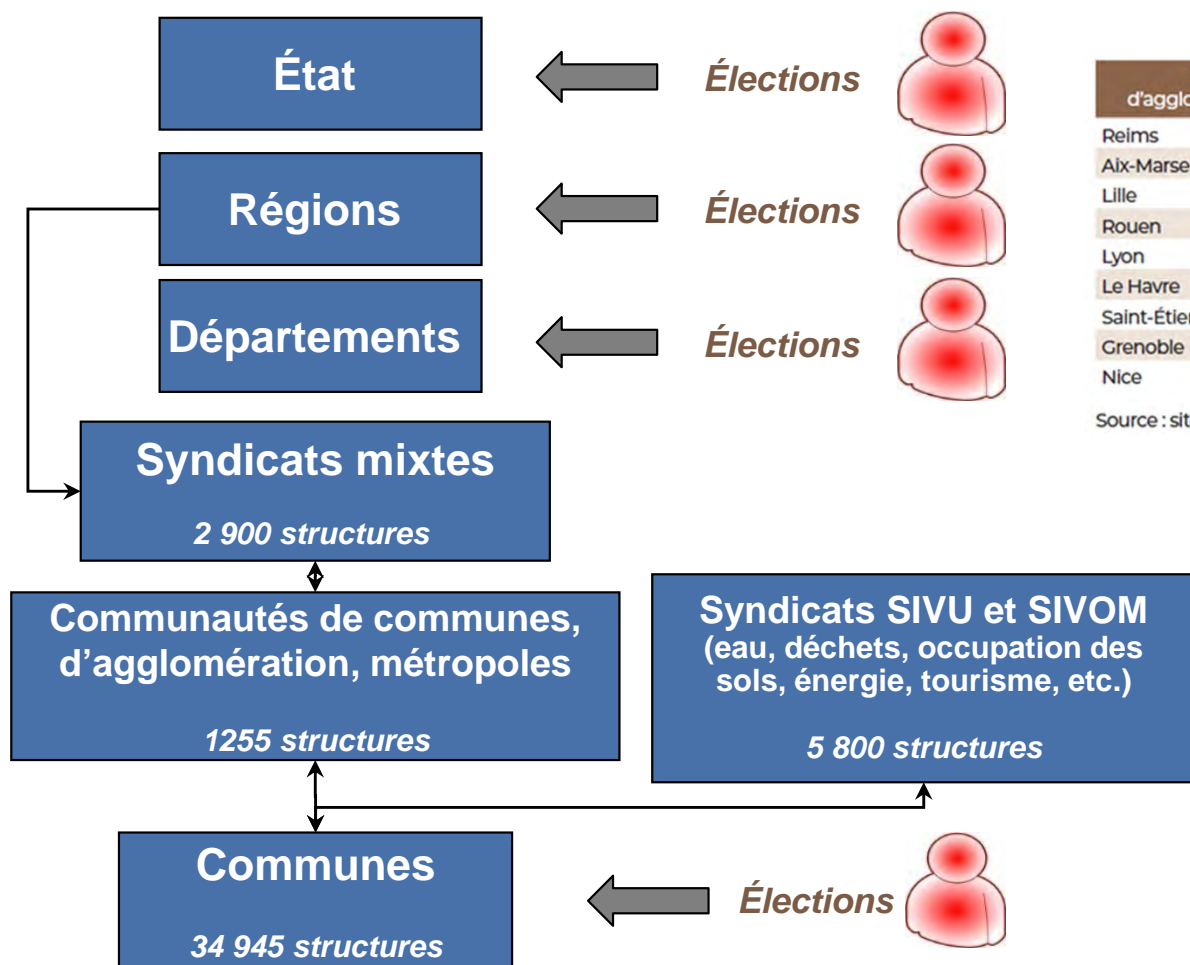


Mais toujours 35 000 communes d'un rayon moyen de 4 km.



Les espaces politiques sont déconnectés de l'espace de vie des Français : l'aire urbaine

# Une gouvernance peu lisible, peu démocratique, lourde et couteuse



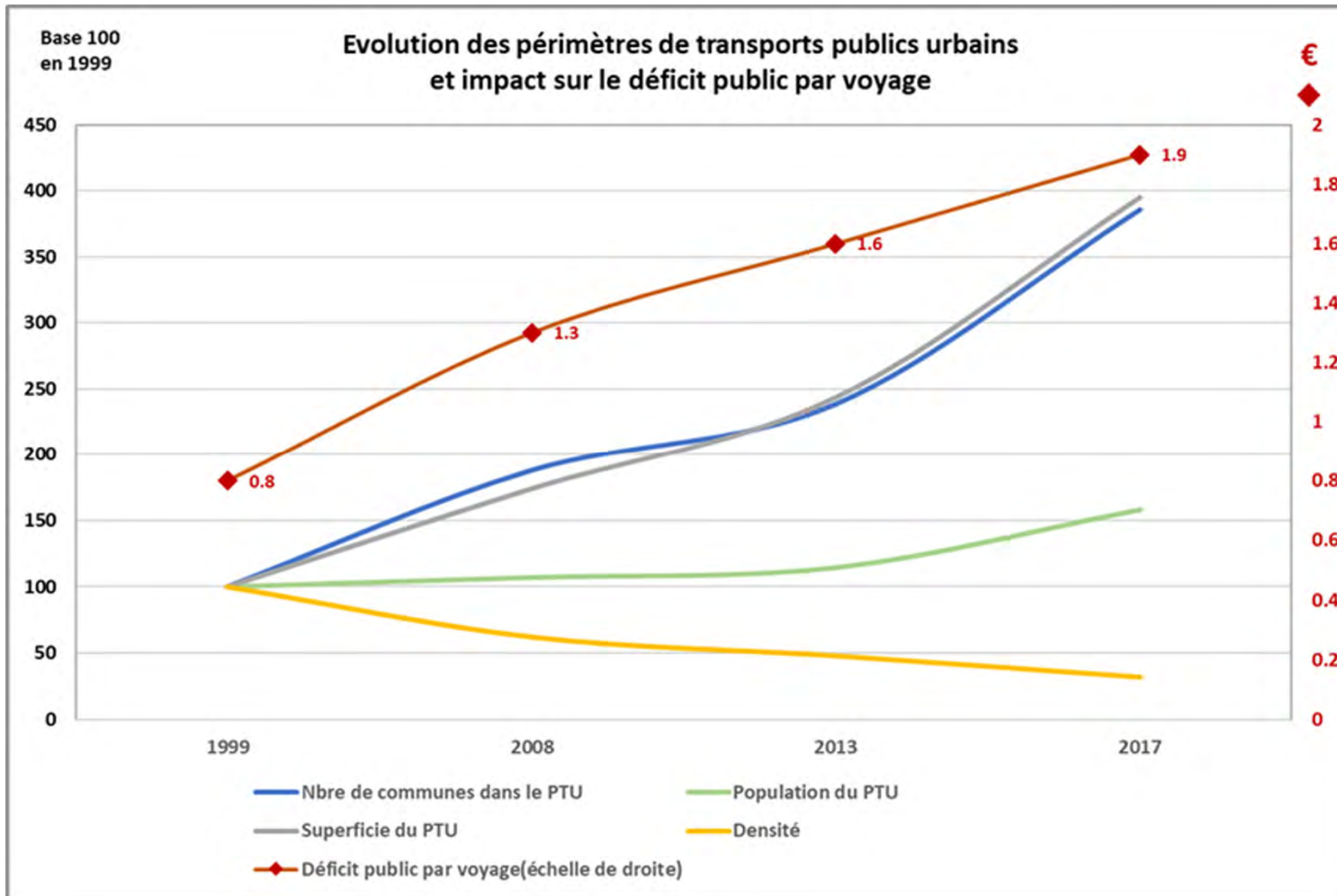
Communauté d'agglomération / métropole	Nombre de communes	Communauté d'agglomération / métropole	Nombre de communes
Reims	143	Caen	48
Aix-Marseille	92	Rennes	43
Lille	85	Toulouse	37
Rouen	71	Strasbourg	33
Lyon	59	Montpellier	31
Le Havre	54	Bordeaux	28
Saint-Étienne	53	Nantes	24
Grenoble	49	Tours	22
Nice	49	Clermont-Ferrand	21

Source : sites des EPCI.

**En 25 ans :**

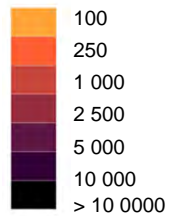
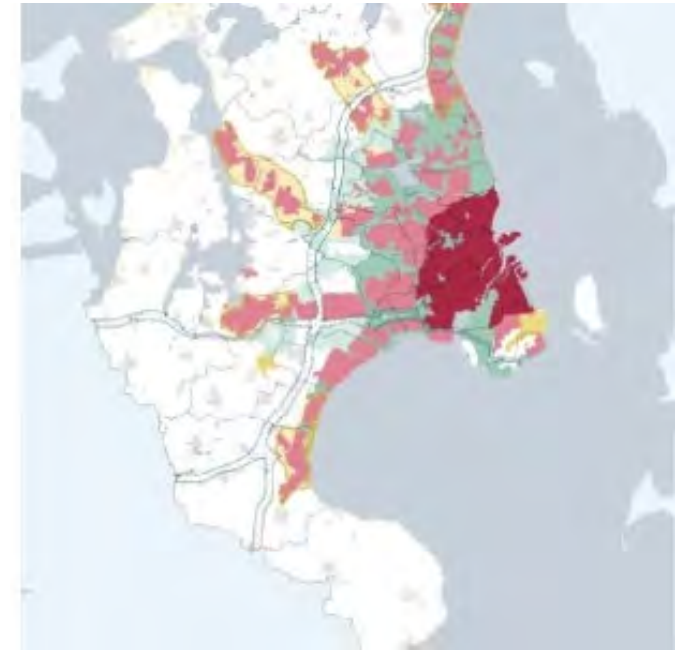
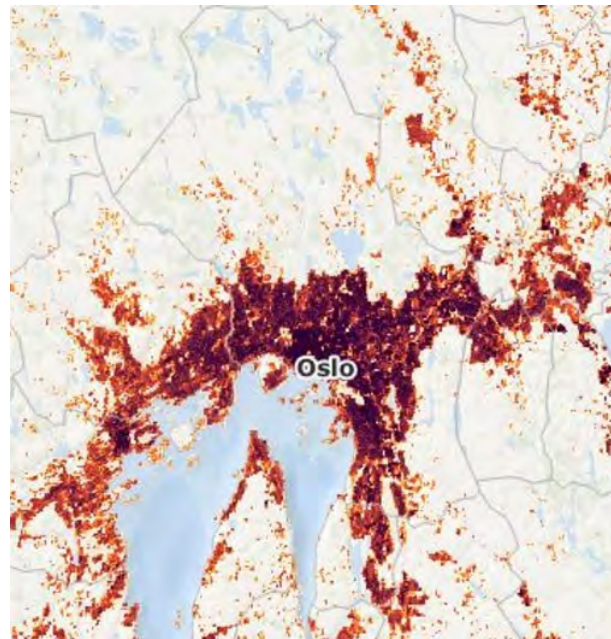
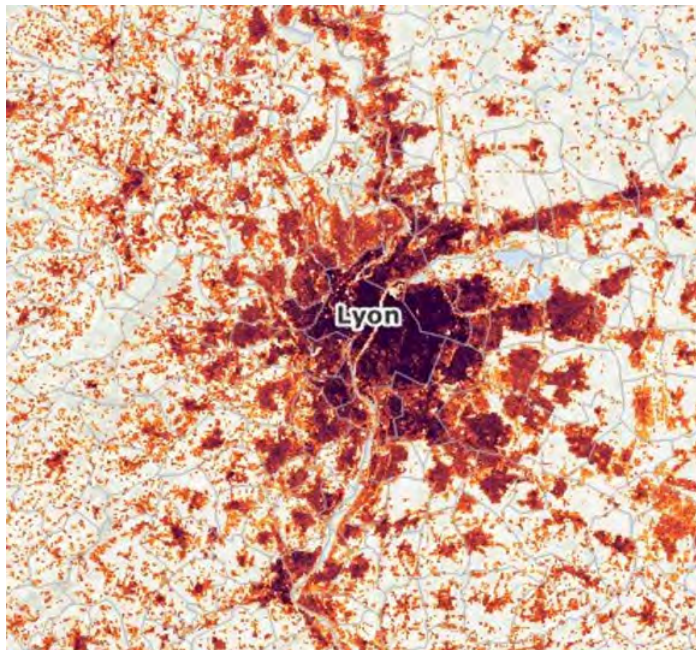
- + 500 000 agents, + 20 milliards de dépenses (€2022)
- + 26 milliards/an d'impôts (€2022)

# Des transports publics subventionnés ayant excessivement favorisé la desserte géographique au détriment de l'efficacité



→ 2022 = 2.2 €/voyage  
+ impact des mesures de gratuité partielles ou totales

# L'impact de la gestion communale de l'urbanisme



Habitants par km<sup>2</sup>

**Urbanisme en  
doigts de gant  
de Copenhague**

## Les quatre leviers d'un modèle économique pérenne

1. Une **amélioration de l'efficacité** du secteur des transports publics : notamment vitesse commerciale des bus
2. Une **hausse de la participation des usagers** pour se rapprocher des standards européens et retrouver des capacités d'investissement
3. Une **diversification des sources** de financement, avec 2 scénarios possibles :
  - Poursuivre l'augmentation du versement mobilité en conjuguant cette augmentation par une participation accrue des usagers, ce scénario ne concernant les Régions qu'à titre marginal
  - Diversifier les sources de financement et **redonner de l'autonomie fiscale aux AOM urbaines comme régions** : Mobiliser la rente foncière et renforcer le lien entre les territoires et les habitants par une redevance locale des transports publics  
en intégrant la mobilisation de ressources nationales
4. Une **rénovation de la gouvernance**

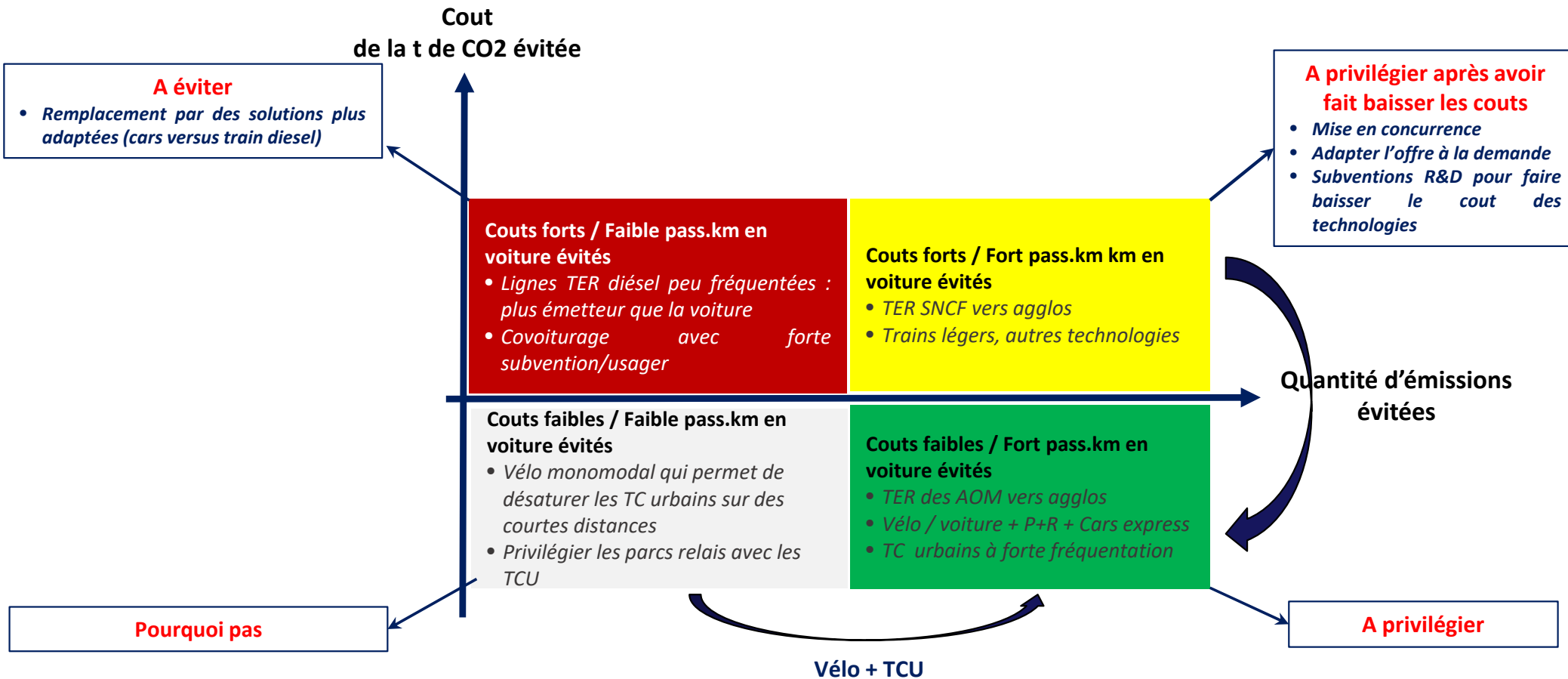
# Comment choisir entre les solutions de décarbonation ?

## Le cout d'évitement du carbone

$$\text{Cout d'évitement du carbone} = \frac{\text{Surcoût monétaire de l'option par rapport à la situation actuelle } \text{€}}{\text{Volume d'émissions évitées par rapport à la situation actuelle } \text{CO}_2}$$

$$\text{Cout d'évitement du carbone} = \text{Cout d'évitement public} + \text{Cout d'évitement privé}$$

# Comment choisir entre les solutions de décarbonation ?



# Conclusions

## Faire mentir Tocqueville

*« La tâche du gouvernement est de satisfaire avec des moyens limités des désirs qui se multiplient sans cesse. Il finit nécessairement par rencontrer une opposition permanente. De tous les peuples du monde, le plus difficile à contenir est un peuple de solliciteurs. Quelques efforts que fassent ses chefs, ils ne sauraient jamais le satisfaire. »*

*« La vérité est que le gout des fonctions publiques et le désir de vivre de l'impôt ne sont point chez nous une maladie particulière à un parti c'est la grande et permanente infirmité de la nation elle-même. C'est le produit combiné de la constitution démocratique de notre société et de la centralisation excessive de notre gouvernement. C'est le mal secret qui a rongé tous les anciens pouvoirs et qui rongera de même tous les nouveaux. » **Alexis de Tocqueville***

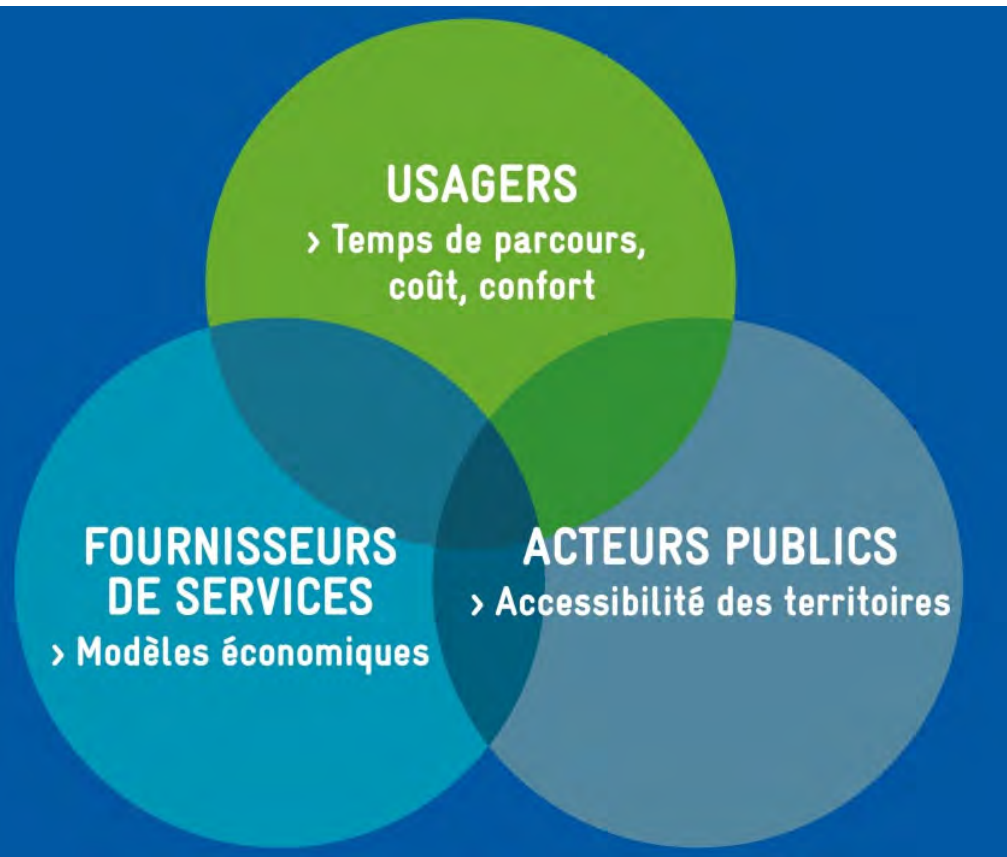
## ... Et Simone Weil

*« L'Etat en France est resté l'objet de rancunes, de haines, de répulsion du fait d'une royauté tournée en tyrannie. Nous sommes dans une démocratie où toutes les institutions publiques étaient ouvertement haïes et méprisées par la population. Aucun Français n'avait le moindre scrupule à voler ou escroquer l'Etat en matière de douanes, d'impôt, de subventions. Si les bourgeois allaient plus loin que le reste du pays c'est uniquement parce qu'ils en avaient plus l'occasion.*

*De même toutes les institutions politiques étaient un objet de répulsion, de dérision et de mépris : « C'est un politicien », « Tout cela c'est de la politique ». La profession de parlementaire a quelque chose d'infamant. Certains Français étaient fiers de s'abstenir de tout contact avec « la politique » excepté ou y compris le jour des élections ; D'autres regardaient leur député comme une espèce de domestique, un être créé pour servir leurs intérêts particuliers. On chercherait vainement un aspect de la vie publique qui ait excité chez les Français le plus léger sentiment de loyauté, de gratitude ou d'affection. Au beau temps de l'enthousiasme laïque il y eut l'enseignement, mais depuis longtemps il n'est plus aux yeux des parents comme des enfants qu'une machine à procurer des diplômes c'est-à-dire des situations. Quant aux lois sociales, jamais le peuple Français ne les a regardées comme autre chose que comme des concessions arrachées à la mauvaise volonté des pouvoirs publics par une pression violente. »*

**Simone Weil, « L'enracinement », 1942**

# Repartir des enjeux, sortir des approches binaires



## Objectifs de la politique de mobilité :

**Assurer l'accessibilité des territoires**

Deux ressources privées rares : le temps et l'argent

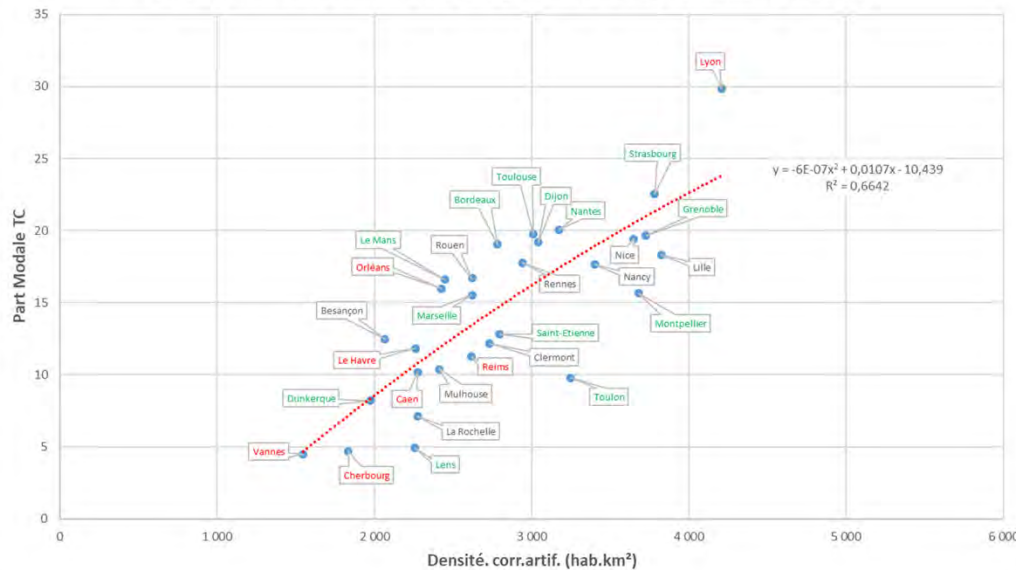
Trois ressources publiques rares, les biens communs

- Le quota d'émissions de CO2 pour rester en dessous de 1.5°
- L'espace public en ville
- Les fonds publics

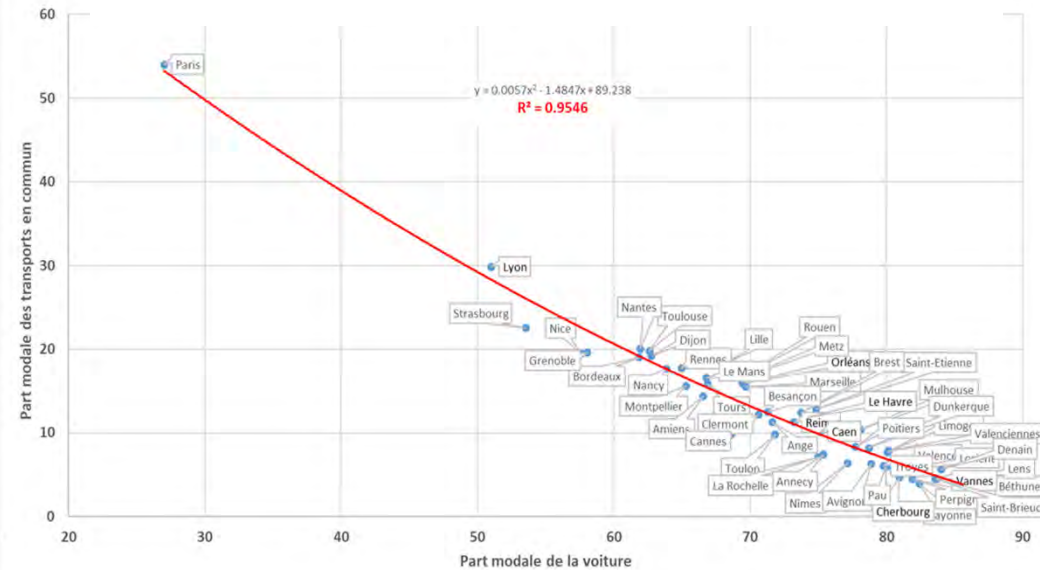
**→ Assurer l'accessibilité pour tous en minimisant l'impact sur les biens communs avec des modèles économiques pérennes**

# Ville, densité, parts modales de la voiture et des TP

## Densité et part modale TC



## Part modale voiture et TC



Source INSEE, LAET

- Si on veut moins de voiture il faut plus de ville (ie densité) ce qui est la condition pour des transports publics efficaces
- Est-ce que tout le monde veut la densité ?
- Quel contrat territorial au sein des aires urbaines ?

# Agglomération et périurbain : quel contrat territorial ?

- Avec le VE le cout de la voiture va baisser de 30% → De 0.22 à 0.15 €/pass.km
- La baisse de la TICPE va fortement impacter les budgets publics
- Une taxe kilométrique est inévitable
- Au-delà pour compenser l'impact de la voiture sur l'espace en ville, ajouter un prélèvement sur l'usage de la voiture en ville : des péages urbains « sociaux »
  - une fois des alternatives en place
  - avec des tarifs faibles (2 à 4 €/j), exonérant les bas revenus
  - quand il y a de la congestion : les jours ouvrés hors vacances scolaires
- Un contrat territorial à construire entre résidents des villes centres, des banlieues et du périurbain
- Sortir de la matrice française « Interdire et subventionner »

## Choisir aussi l'efficacité

*« Les politiques doivent faire des arbitrages entre l'efficacité, la liberté, l'équité. Les capitalistes ont failli en privilégiant les deux 1ères au détriment de l'équité, et les communistes ont sacrifié les deux 1ères pour l'équité ».*

**JM Keynes**

**→ La décarbonation ne réussira que si l'on conjugue les trois**

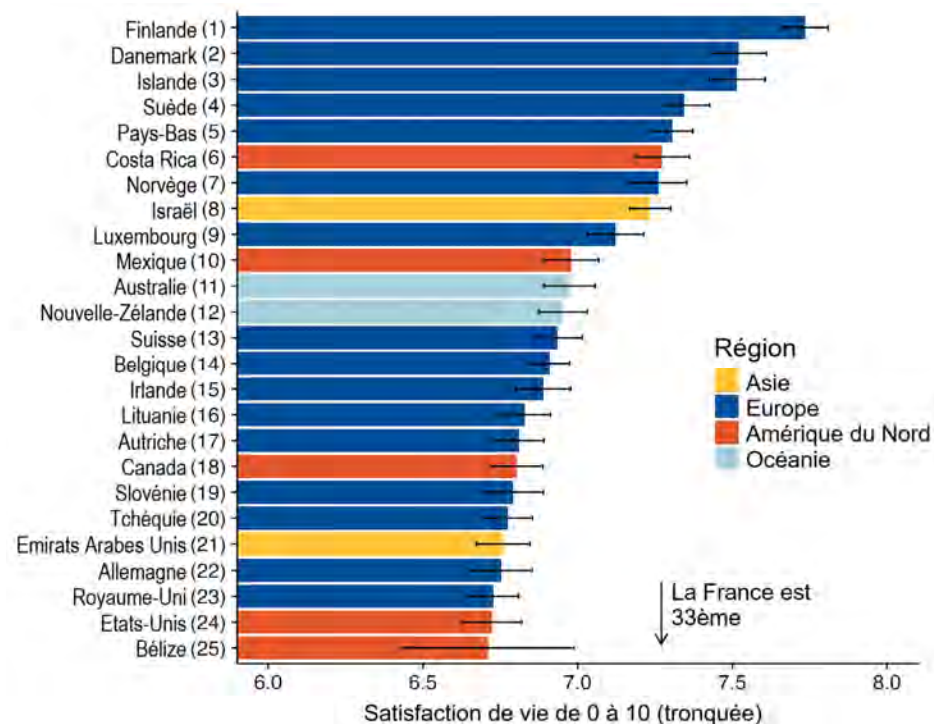
## Vers un futur désirable

« On ne saurait augmenter l'investissement sans diminuer la consommation. Chaque économie ne peut élever le niveau de vie des générations ultérieures sinon en imposant un sacrifice aux consommations présentes ».

**François Perroux, fondateur d'économie et humanisme**

**Les pays les plus heureux sont aussi ceux qui investissent le plus dans l'avenir : l'école et la famille**

Données OCDE	Pour 1 € aux retraites je donne X pour la jeunesse (école et famille)	Classement des pays selon le sentiment de bonheur
France	0.5	33
Finlande	0.7	1
Danemark	1.0	2
Suède	1.3	4
Pays Bas	1.0	5
Allemagne	0.6	22
Italie	0.3	40



# Merci pour votre attention !

Jean Coldefy

Président du Comité scientifique de France Mobilités  
Directeur du programme Mobilités et Transitions de Mobil'in Pulse  
Conseiller du président de Transdev

