

Sommaire

1ère partie. Transports et environnement 1

Prologue 1

Section 1. Les problèmes 2

1.1. Constat 2

1.2. La mobilité et son coût 6

Offre et demande : un déséquilibre persistant 6

Imputation des coûts 8

Section 2. Les objectifs 10

2.1. La pollution atmosphérique : le cas du CO₂ 11

2.2. La pollution atmosphérique : le cas des autres polluants 14

2.3. Les autres pollutions et externalités 19

Vers une modification structurelle de la mobilité..... 20

Section 3. Les instruments 21

Efficacité dynamique et écofiscalité 22

2ème partie. Fiscalité indirecte, transports et environnement urbains : le cas des grandes métropoles du pays 25

Section 1. Préliminaires et généralités.

Les transports en milieu urbain :

vers une lente immobilisation de la mobilité 25

Section 2. Nuisances et externalités des transports en milieu urbain 30

2.1. Pression de la demande et croissance du trafic..... 30

2.2. Emprise au sol et effet de rupture..... 31

2.3. Atteintes à la qualité de l'air en milieu urbain..... 34

2.4. Congestion..... 38

2.5. Bruit 40

2.6. Sécurité 42

2.7. Consommation énergétique 43

Section 3. Congestion et pollution urbaine : une convergence d'objectifs	45
3.1. Une approche théorique	45
3.2. Une approche empirique des deux problématiques.....	51
3.3. Conclusion	53

Section 4. Réalité et perception des coûts par les usagers : un débat ouvert	54
4.1. Théorie de la demande élargie	54
Apports et limites de la théorie classique	54
Une théorie élargie	55
Intérêt dans le cadre de la problématique des transport	56
4.2. Les mécanismes de perception du consommateur	58
Apports de la psychologie de la perception : la notion de seuil	58
Intérêt dans le cadre de la problématique des transport	60
4.3. Les processus de choix des consommateurs.....	60
Les modèles de processus de choix du consommateur.....	60
En guise de conclusion :	
intérêt dans le cadre de la problématique des transports	62

Section 5. Choix d'instruments économiques clairs et tarification	64
5.1. Critères de sélection.....	64
Critère d'effectivité environnementale	65
Critère d'efficacité économique	67
5.2. Mise en oeuvre : quatre exigences de base	68
5.3. Conclusion.....	70

Section 6. Equité et redistributivité	71
Introduction.....	71
Mobilité, environnement, équité : un débat quasi inexistant	72
6.1. Droit à la mobilité et réalité sociale : un double mouvement de dualisation....	72
6.2. Droit à la mobilité et droit à un environnement viable	76
Conclusion	78

3ème partie. Propositions d'utilisation d'incitants économiques : quelques exemples non limitatifs

79

Introduction	79
---------------------------	----

Section I. Variabilisation des frais automobiles	81
1.1. Définitions et objectifs.....	81

Un contexte psychologique et fiscal particulier	81
Objectifs généraux	82
Types de variabilisation	82
Avantages et inconvénients de la variabilisation classique	83
1.2. Tentative d'approche de la situation en Belgique	86
Le poids respectif des frais fixes et des frais variables	86
Impacts contrastés des récentes mesures gouvernementales	89
Conclusion	91
Section 2. Tarification de la circulation	92
Introduction	92
2.1. Remarques préliminaires	92
2.2. L'exemple d'un péage à l'encombrement-pollution	93
Péage et principes de base applicables aux instruments économiques	93
Les modalités d'application	94
L'acceptabilité politique	97
L'affectation des recettes	97
Logique de péage et réalité belge	98
Conclusion	98
Section 3. Parking de dissuasion (ou Park-and-Ride)	99
Introduction/définition	99
3.1. Motivations et intérêts des acteurs	100
3.2. Les déterminants de l'offre	102
Problème de rentabilité des investissements	102
Modes de financement et organisation administrative	102
Taux d'utilisation des capacités	102
3.3. Les déterminants de la demande	104
Les coûts non monétaires. L'exemple du temps	104
Les coûts monétaires	107
Le confort, la sécurité, les habitudes de choix	107
Conclusion	109
Section 4. Covoiturage (ou ridesharing)	110
Introduction/définition	110
4.1. Motivations et intérêts des acteurs	111
4.2. Les déterminants de la demande	113
Densité du réseau de TP	113
Le prix implicite du temps	113
Horaires de travail	115
Structure d'habitat	115
L'existence d'un parking de dissuasion	115
Les coûts monétaires	116
La sécurité	118
Le degré d'acceptabilité de certaines mesures	118

La mauvaise détermination des groupes-cibles	119
Le manque de clarté des règles	119
Le manque de suivi du programme de covoiturage	119
Autres déterminants	120
Conclusion	120

Conclusion générale	121
----------------------------------	-----

Bibliographie	127
----------------------------	-----