

## **Le financement de la maîtrise de l'énergie dans les transports urbains**

**Mohamed Mezghani**

Consultant

Conseiller de l'Union internationale des transports publics (UITP)

Le secteur des transports est fortement responsable de l'accroissement de la consommation d'énergie ainsi que des émissions de polluants et de gaz à effet de serre. Cette tendance est commune à toutes les régions du monde et résulte de l'augmentation de la mobilité des personnes et des échanges de biens aussi bien au niveau local, que national et international.

Dépendant presque exclusivement des produits pétroliers, le secteur des transports est donc dans une situation délicate dans un contexte où les prix du pétrole sont amenés à croître et où les réserves sont limitées. Le transport routier qui domine le bilan énergétique du secteur. Il représente selon les pays entre 75 et 95% de la consommation tous modes confondus.

C'est en milieu urbain que les problèmes sont les plus importants en raison de la concentration des déplacements et des nuisances qu'ils engendrent. Ceci est dû à la conjugaison d'un certain nombre de facteurs :

- l'augmentation rapide de la population urbaine qui s'accompagne d'un étalement urbain et qui entraîne un allongement des distances
- l'accroissement rapide de la motorisation des ménages notamment dans les pays à forte croissance économique
- d'où une multiplication des embouteillages qui ne se limitent plus aux heures de pointe
- et des changements dans les comportements des citoyens qui rendent la chaîne de mobilité de plus en plus complexe et difficile à appréhender

Cette évolution se traduit par une forte croissance de la demande énergétique faisant du transport le secteur dont la consommation croît le plus vite. Les déplacements urbains y tiennent une place essentielle. Et les progrès technologiques qui ont permis de baisser les consommations unitaires des véhicules ont été contrebalancés par l'effet des évolutions mentionnées ci-dessus.

Dans ce contexte, il est urgent d'intervenir afin de ralentir l'accroissement de la consommation énergétique. Les axes d'intervention potentiels sont :

- La réduction des consommations unitaires des véhicules (neufs). Toutefois, cette mesure ne peut avoir l'effet escompté qu'à long terme quand la quasi-totalité des véhicules du parc automobile auront été renouvelés. En effet, il faut de 20 à 30 ans pour qu'une nouvelle technologie pénètre le parc et se généralise.

- La réduction des volumes de trafic, autrement dit la réduction du nombre de déplacements, des distances, etc. Paradoxalement, l'étalement urbain va à l'encontre d'une telle mesure. C'est donc à long terme par une urbanisation contrôlée qu'on pourra atteindre un tel objectif. A court terme, un réaménagement des horaires de travail et l'introduction du télétravail pourrait contribuer à réduire les volumes de trafic.
- Le transfert modal vers les modes moins consommateurs et moins polluants, comme le transport public et les modes doux (marche, vélo). Ceci nécessite des mesures d'ordre organisationnel et/ou des actions sur les infrastructures et les services de transport dont l'effet peut être immédiat et durable.

Se pose donc la question du financement de telles mesures. Tout d'abord, il est essentiel que la définition et la mise en place actions de maîtrise de l'énergie s'inscrivent dans le cadre de la politique des déplacements d'une manière générale. On ne peut mener isolément des actions de maîtrise de l'énergie sans qu'elles soient intégrées dans un cadre plus large d'amélioration des conditions de déplacement des biens et des personnes. Leur financement suit également le même principe et doit faire partie du financement de la mobilité urbaine en général.

Pour trouver les sources de financement potentielles, il faut d'abord analyser la structure des coûts générés par les déplacements. Ceux-ci sont à l'origine d'un ensemble d'effets ou de nuisances qui se traduisent par leurs coûts externes :

- l'occupation de l'espace
- la perte de temps
- la pollution et les gaz à effet de serre
- les accidents

Tous ces éléments ont un coût que subissent les citoyens et la communauté en général. Par conséquent, le schéma de financement doit aboutir à une réduction de ces coûts externes et/ou à leur internalisation, autrement dit à leur intégration dans les coûts que doivent supporter les usagers du système de transport (automobilistes, passagers, etc).

Pour cela, nous distinguons les deux principes suivants pour l'identification des sources de financement potentielles :

- Le principe du pollueur-payeur : Ceux qui sont à l'origine d'un problème doivent en compenser les coûts qu'ils font subir aux autres (la communauté). Cette compensation devra être utilisée pour financer des solutions alternatives.  
Exemples:
  - Taxes sur les carburants (ex : Allemagne)
  - Taxes environnementales
  - Frais de stationnement
  - Péage urbain (*Congestion charging* à Londres)
- Le principe du bénéficiaire-payeur : Ceux qui bénéficient (directement ou indirectement) de la mise à disposition d'un mode de transport durable doivent contribuer à son financement.

Exemples:

- Employeurs (ex : Versement transport en France)
- Commerçants / centres commerciaux
- Promoteurs fonciers et immobiliers (*Land Value capture* à Copenhague)

Pour conclure, il est important de mentionner qu'on ne peut traiter les questions de maîtrise de l'énergie dans les transports indépendamment des politiques de déplacement. Par ailleurs, le schéma de financement doit se penser dans ce cadre-là et aboutir à une réduction des coûts externes et/ou à leur internalisation (Pollueur-payeur et Bénéficiaire-payeur). Enfin, il est également important de mettre en place des incitations à la maîtrise de l'énergie : pourquoi n'offre-t-on pas des incitations fiscales ou autres exemptions à ceux qui n'utilisent pas leur voiture alors qu'il existe de tels mécanismes dans l'habitat et l'industrie ?