



**HAL**  
open science

## Les transports et le financement de la mobilité

Yves Crozet

► **To cite this version:**

Yves Crozet. Les transports et le financement de la mobilité. Fondation pour l'innovation politique, pp.31, 2015, 978-2-36408-079-9. halshs-01143869

**HAL Id: halshs-01143869**

**<https://shs.hal.science/halshs-01143869>**

Submitted on 28 Apr 2015

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Avril 2015

# LES TRANSPORTS ET LE FINANCEMENT DE LA MOBILITÉ

FONDATION POUR  
L'INNOVATION  
POLITIQUE  
*fondapol.org*

Yves CROZET



FONDATION POUR  
L'INNOVATION  
POLITIQUE  
*fondapol.org*

[www.fondapol.org](http://www.fondapol.org)



# LES TRANSPORTS ET LE FINANCEMENT DE LA MOBILITÉ

YVES CROZET

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

La Fondation pour l'innovation politique publie la présente note  
dans le cadre de ses travaux sur *la croissance*.

## RÉSUMÉ

Les services de transport et les réseaux d'infrastructures sont gourmands en dépenses publiques. Or la contrainte budgétaire est forte sur les finances publiques, ce qui conduit à un redoutable effet de ciseaux : les besoins de financement sont croissants alors même qu'il est de plus en plus difficile de trouver des recettes fiscales. Ce déséquilibre caractérise peu ou prou tous les modes de transport, les LGV comme les routes et autoroutes, les transports collectifs (TC) urbains comme les voies navigables ou les trains régionaux (TER).

Nous ne pouvons plus compter sur l'écoredevance poids lourds et l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) doit même payer les indemnités de la société Écomouv'. Face au rationnement qui s'annonce, une nouvelle réflexion s'impose sur le financement et la tarification de la mobilité, mais aussi sur les coûts et la productivité des services de transport subventionnés.

Cela mène à quelques révisions déchirantes qui conduisent à une approche radicalement nouvelle : la fin du « toujours plus » ! Cette nouvelle donne se résume ainsi : les utilisateurs des infrastructures et des services de mobilité doivent à l'avenir contribuer plus largement à leur financement. Pour cela, il est préférable de substituer progressivement des redevances (vignette, péages...) aux taxes. Par ailleurs, les services de transport collectif doivent dégager des gains de productivité qui permettront d'économiser l'argent public. Dans les domaines où les subventions publiques sont importantes, les prix doivent augmenter et les coûts doivent diminuer.





# LES TRANSPORTS ET LE FINANCEMENT DE LA MOBILITÉ

**Yves Crozet**

Professeur à l'université de Lyon (IEP), membre du Laboratoire d'économie des transports

## INTRODUCTION

Concernant le champ des transports, les parlementaires n'exercent pas un métier facile. En 2014, ils ont dû se résoudre à l'abandon définitif de l'écotaxe, votée pourtant à la quasi-unanimité de la représentation nationale. Devant boire le calice jusqu'à la lie, ils viennent d'apprendre que le budget 2015 de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) non seulement ne bénéficiera pas de la redevance poids lourds, mais qu'il prendra en charge l'indemnité que l'État doit verser à Écomouv'. Quant aux espoirs de reprise par l'État des concessions autoroutières, il vient de s'envoler définitivement sous la forme moderne de la « journée des dupes ». Il va donc falloir se résoudre à la rareté structurelle des fonds publics destinés aux infrastructures de transport.

Cette situation est d'autant plus dommageable qu'une nouvelle génération de contrats de plan État-Région (CPER) se présente et que les réseaux d'infrastructures de transports sont gourmands en dépenses d'entretien, de renouvellement et de développement<sup>1</sup>. En outre, ces difficultés se manifestent à un moment où la contrainte budgétaire est forte sur les

1. Voir le rapport « Pour un schéma national de mobilité durable » de la commission Mobilité 21 ou celui du ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie intitulé *L'Entretien et l'exploitation du réseau routier national non concédé. Rapport d'activité 2012*, consultable sur [www.developpement-durable.gouv.fr](http://www.developpement-durable.gouv.fr).

finances publiques, ce qui conduit à un redoutable effet de ciseaux : les besoins de financement sont croissants alors même qu'il est de plus en plus difficile de trouver des recettes fiscales. Or ce déséquilibre financier caractérise peu ou prou tous les modes de transport, les LGV comme les routes et autoroutes, les transports collectifs (TC) urbains comme les voies navigables ou les trains régionaux (TER).

Les autorités organisatrices de transport voudraient accroître les recettes habituelles, avec par exemple l'idée de versement transport « interstitiel » que certains rêvent d'étendre au financement des TER. Mais il ne sera pas possible d'avancer très loin dans ce domaine au moment où les pouvoirs publics cherchent à alléger les charges qui pèsent sur le travail. *Via* la mise en place discrète d'une taxe carbone au 1<sup>er</sup> janvier 2015, accompagnée d'une petite hausse de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) sur le gazole, essentiellement pour les automobiles, on revient aux outils classiques d'une taxation réputée indolore<sup>2</sup>. Mais les taxes sur les carburants, pas plus que le versement transport ou la défunte taxe poids lourds, ne peuvent à eux seuls résoudre le problème.

L'heure est donc venue de raisonner à une échelle plus large. Plutôt que de se concentrer sur telle ou telle solution miracle, une réflexion générale sur le financement de la mobilité est nécessaire. Il s'agit de répondre à quelques questions simples :

- quels sont les objectifs des politiques publiques en matière de mobilité (I) ? ;
- peut-on établir un bilan des coûts et des revenus engendrés par la mobilité des personnes et des marchandises pour les finances publiques (II) ?
- sur ces bases, quelles sont les évolutions possibles (III) ?

## I. LES OBJECTIFS DES POLITIQUES PUBLIQUES : VERS LA REMISE EN CAUSE DU « TOUJOURS PLUS »

Le développement de la mobilité des personnes et des marchandises a été un fait marquant des dernières décennies. Les gains de vitesse permis au XIX<sup>e</sup> siècle par le ferroviaire, puis au XX<sup>e</sup> siècle par l'automobile et ensuite par la grande vitesse aérienne et ferroviaire ont complètement changé nos modes de vie. Là où nos ancêtres de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle parcouraient, essentiellement à pied, une distance moyenne de quatre à cinq kilomètres par

2. Voir les recommandations du Comité pour la fiscalité écologique ([www.comite-fiscalite-ecologique.gouv.fr](http://www.comite-fiscalite-ecologique.gouv.fr)).

jour, nous avons aujourd'hui multiplié ce chiffre par dix, sans pour autant changer fortement notre budget temps de transport : environ 1 heure par jour. Ce sont donc bien les gains de vitesse qui sont au cœur des changements de mode de vie.

Pour les marchandises, la mobilité est aussi devenue une condition *sine qua non* de la baisse des coûts de production et de l'extension des zones de chalandise. La seconde étant la contrepartie de la première, laquelle nous fait bénéficier des rendements croissants des grandes unités où la production est massifiée.

Cette mobilité accrue a été considérée comme une des conditions, voire un des facteurs, de la croissance économique. Au point que la mobilité des personnes et des marchandises est aujourd'hui largement subventionnée. La part relative des subventions publiques n'est pas la même pour les différents modes et services de transport. Mais le réflexe de subventionner sans y regarder à deux fois demeure très fort chez les décideurs publics, notamment quand il s'agit de nouvelles infrastructures de transport (LGV, autoroutes...), de services ferroviaires, de transports collectifs urbains, d'aéroports régionaux, etc. Or ce subventionnement généralisé est problématique au moment où les budgets publics sont de plus en plus contraints. Plus précisément, la crise des finances publiques révèle que certaines croyances méritent un examen critique.

Avec la notion de mobilité durable, en intégrant toutes les dimensions de cet adjectif, il est devenu évident depuis quelques années qu'on ne peut encourager en même temps tous les types de mobilité. **La fuite en avant vers toujours plus d'infrastructures et toujours plus de mobilité pour tous n'est ni possible ni souhaitable :**

- c'est évident en zone urbaine, où les politiques locales cherchent depuis plusieurs années à y réduire le trafic automobile. Dans les grandes villes, les autoroutes urbaines ou périurbaines sont transformées en boulevards urbains. L'idée d'une route « apaisée » se généralise, la vitesse routière en ville est de plus en plus contestée ;
- les autorités organisatrices des transports collectifs ont largement développé l'offre depuis vingt ans, mais les réseaux ne doivent pas aller au-delà de leur zone de pertinence. Les responsables sont maintenant confrontés à une autre exigence, celle de ne pas développer de nouveaux services « à tout prix » et rationaliser l'offre existante ;
- les tronçons autoroutiers récemment ouverts et censés apporter le développement économique aux régions traversées n'ont pas eu les effets

escomptés sur l'emploi et la croissance (A28 Rouen-Alençon, A65 Pau-Langon...). Il en va de même pour les LGV, comme l'ouverture de la LGV Est en 2007, qui n'a pas empêché les régions Champagne-Ardenne, Lorraine et Alsace de perdre respectivement 4,5, 5 et 3,5 % de leurs emplois en cinq ans. Pour les futurs projets de LGV, il sera très difficile, comme pour Tours-Bordeaux, de demander aux collectivités territoriales de payer la moitié de la facture ;

- le transport aérien subsonique se développe, mais le rêve de développement d'avions commerciaux supersoniques s'est, si l'on peut dire, envolé ;
- le programme de grands travaux que constituent le lancement simultané en 2011-2012 de quatre nouvelles lignes LGV (15 milliards d'investissements en quelques années) et l'accélération des travaux de renouvellement sur le réseau ferré classique ne représente pas une solution à la crise économique que nous traversons. Le retour de la croissance économique ne se fera ni principalement par la demande, ni miraculeusement par un programme de grands travaux. En France comme en Allemagne, il passera par une amélioration de la productivité globale du secteur privé et du secteur public.

De son côté, la commission Mobilité 21 a renforcé la remise en cause de certaines évidences en rappelant que les LGV n'étaient pas la réponse à toutes les demandes de mobilité. La grande vitesse ferroviaire, du fait de son coût mais aussi de ses effets pervers en termes d'hypermobilité, n'est pas une solution pertinente pour la mobilité quotidienne. Sait-on que si on décidait de réaliser la LGV Marseille-Nice, cela reviendrait à accorder une subvention d'au moins 30 euros par passager et par jour pendant cinquante ans (contre 5 euros par passager pour la ligne Tours-Bordeaux) ? Des LGV de plus en plus coûteuses ne sont pas adaptées à des zones où le trafic potentiel est faible et constitué essentiellement de navetteurs à la faible capacité contributive. Le récent rapport de la Cour des comptes<sup>3</sup> rappelle que le réseau TGV ne doit pas être développé « à tout prix ».

Enfin, dernier point mais non le moindre, les contraintes financières conduisent à se demander si les coûts actuels de la mobilité pour la collectivité ne pourraient pas être réduits. Prenons l'exemple des TER : les Régions sont de plus en plus mécontentes – c'est un euphémisme – du rapport qualité/prix que fournit la SNCF, mais la question se pose aussi dans les transports collectifs urbains où la concurrence n'a certainement

3. Cour des comptes, *La Grande Vitesse ferroviaire : un modèle développé au-delà de sa pertinence*, octobre 2014.

pas révélé toutes ses potentialités<sup>4</sup>. Dans un cas comme dans l'autre, nous retrouvons la question de la productivité : comment le transport collectif pourrait-il contribuer à une hausse de la productivité de l'« entreprise France » ?

Les raisons de remettre en cause le subventionnement généralisé et « à tout prix » de la mobilité sont donc nombreuses. Mais si cette nouvelle donne n'est que le fruit des contraintes financières, alors elle se traduira seulement par une baisse de l'offre de services de transport (fermetures de lignes ferroviaires ou TCU) et/ou par un accroissement des coûts payés par l'utilisateur (redevance poids lourds, abonnements et tickets TC, etc.). C'est ce que l'on a observé dans des pays comme la Grèce, le Portugal ou l'Italie. Ce qu'il faut donc viser, c'est **une remise en cause du subventionnement systématique de la mobilité qui soit aussi l'occasion de réduire les coûts de cette mobilité pour les budgets publics.**

Cette réduction des coûts publics pourrait, dans certains cas, coïncider avec une hausse des prix payés par certains usagers. C'est ce double mouvement qui est pertinent du point de vue de l'analyse économique :

- une baisse des coûts qui soutient la hausse nécessaire de la productivité globale ;
- une hausse des prix pour certains usagers, lorsque c'est un bon signal pour limiter la tendance à surutiliser certains services de transport.

## II. BILAN DES COÛTS ET DES REVENUS DE LA MOBILITÉ ROUTIÈRE POUR LES FINANCES PUBLIQUES

Quels modes de transport faut-il subventionner ? Quels services de mobilité doit-on pénaliser ou au contraire encourager ? Il est possible de répondre à ces questions en comparant pour chaque mode ou chaque service les coûts et les bénéfices sociaux de chacun, car cet exercice a été conduit récemment par la Commission des comptes transports de la nation<sup>5</sup>. En se concentrant sur le cas de la route émergent des résultats inattendus. Commençons par en présenter les grandes lignes avant de les détailler.

4. Voir Yves Crozet, « Financement des transports collectifs : peut-on échapper à la tyrannie du *statu quo* ? », *TÉC*, « Transports publics et territoires », juillet-septembre 2009, n° 203, p. 27-31.

5. Commission des comptes transports de la nation (CCTN), *Les Comptes des transports en 2011*, tome 2, « Dossiers d'analyse économique des politiques publiques des transports », mars 2013, 178 p. [en ligne : [www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Ref\\_CCTN\\_2011-2.pdf](http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Ref_CCTN_2011-2.pdf)].

### *Les principaux enseignements des comptes transport de la nation sur l'« économie de la route »*

Rappelons d'abord que les coûts de la route sont constitués des coûts privés pour les usagers (carburant, assurances, taxes, amortissement des véhicules, péages...) et des coûts externes (pollution, bruit, insécurité, dégradation du réseau routier, congestion...). Les premiers sont directs et monétaires, les seconds sont indirects et une évaluation est nécessaire pour leur donner une existence concrète et une valeur monétaire. Ce que fait le calcul économique. Le coût social est la somme de ces deux catégories selon la définition habituelle : coût social = coûts privés + coûts externes. Les transports routiers, notamment les automobiles et les camions, produisent de nombreux coûts externes, à la différence du transport ferroviaire, plus sûr et plus respectueux de l'environnement. L'opinion courante est que ces coûts ne sont pas internalisés et qu'il suffirait d'internaliser les coûts externes de la route pour changer le partage modal au profit du ferroviaire<sup>6</sup>. Or les comptes transport de la nation ne confirment que partiellement cette idée reçue. En agrégeant l'ensemble des recettes monétaires provenant des utilisateurs de la route, et en les comparant aux coûts externes, on obtient un bilan globalement équilibré. Les recettes sont même légèrement supérieures aux coûts !

Ces chiffres ne sont pas là pour arrêter le débat entre défenseurs et contempteurs de la route, ils permettent au contraire de le faire avancer en rappelant quelques évidences :

- la route, à la différence du ferroviaire<sup>7</sup>, est une machine à produire des recettes pour la collectivité.

6. L'écotaxe PL a été souvent présentée comme un moyen de faire revenir vers le ferroviaire des trafics aujourd'hui assurés par le transport routier. Cet espoir est largement vain car les gains de productivité tendanciels de la route sont capables de digérer assez rapidement la hausse des coûts. Le préfixe éco de l'écotaxe relevait plus de l'économie (financer les infrastructures) que de l'écologie.

7. Les TER ont connu une forte hausse de leur fréquentation depuis la régionalisation, mais n'oublions pas que pour chaque voyageur kilomètre, la subvention publique totale atteint 30 centimes d'euros. Toute personne qui fait 100 km en TER coûte donc 30 euros à la collectivité !

Tableau 1 : Coûts et recettes de la route en France en 2009 (en milliards d'euros)<sup>8</sup>

Les coûts	Les recettes
Environnement : 13,57	TICPE : 22,60
– dont CO <sub>2</sub> : 4,47	Péages : 7,50
– dont pollution locale : 7,10	Cartes grises : 1,9
– dont bruit : 2,00	Taxes assurances : 0,95
Insécurité : 14,70	Taxes véhicules société : 1,09
Usage infra (coût marginal) : 5,52	Taxe à l'essieu : 0,17
<b>Total = 33,7</b>	<b>Total = 34,2</b>

- On peut bien sûr discuter les chiffres présentés dans la colonne de droite du tableau 1. Les défenseurs de la route diront qu'il manque la TVA prélevée sur les carburants (plus de 4 milliards d'euros par an), mais aussi la TVA payée sur les achats de véhicules, les réparations, etc.

Les opposants souligneront que les recettes des péages autoroutiers ne sont pas destinées aux budgets publics, mais en grande partie aux sociétés d'autoroutes privées<sup>9</sup>. Ils diront aussi que la TVA est un impôt universel dont le paiement ne constitue pas une recette d'un mode de transport donné. De la même façon, on peut discuter la liste des coûts. Les coûts d'infrastructure sont ici des coûts marginaux, très inférieurs aux coûts annuels totaux des infrastructures routières, qui dépassent en France les 20 milliards d'euros. On notera aussi que les coûts de congestion ne sont pas inclus dans ce tableau du fait que, si ces coûts existent bel et bien, ils sont très largement internalisés par ceux qui les supportent, c'est-à-dire les utilisateurs de la route.

Ce bilan global, plus ou moins équilibré, cache de fortes disparités selon les types de véhicule et les lieux de circulation. Concrètement, une automobile ou un camion qui circule sur une autoroute concédée paie le péage, la TICPE et quelques autres taxes qui font le plus souvent plus que couvrir les coûts externes puisque le péage permet aussi de couvrir le coût total de l'infrastructure<sup>10</sup>. En revanche, une voiture ou un camion qui circule

8. D'après CCTN, *op. cit.*

9. On peut considérer qu'environ 40 % des recettes des sociétés d'autoroute reviennent dans les caisses publiques [redevance domaniale, taxe pour les TET, impôts sur les bénéficiaires, TVA...]. Ce qui explique pourquoi l'État a laissé les sociétés d'autoroutes augmenter leurs tarifs, et donc leurs bénéfices, alors même que les trafics stagnaient ou baissaient. Voir Yves Crozet, « Haro sur les sociétés d'autoroutes ? », *Revue transports*, n° 487, septembre-octobre 2014, p. 18-22.

10. Les péages autoroutiers des poids lourds s'élèvent en France à 2,3 milliards d'euros par an [CCTN, *op. cit.*, tableau 35, p. 43]. En rapportant les montants à la tonne-kilomètre (t.km), on trouve que sur les autoroutes concédées [CCTN, *op. cit.*, tableau 14, p. 23], le transport de marchandises paie au total 3,50 centimes d'euro par t.km alors que les coûts externes (hors coût de congestion) s'élèvent à 1,71 centime d'euro/t.km. Les marchandises sont donc surtaxées sur l'autoroute si elles ont payé en France la TICPE.



en zone urbaine en heure de pointe est très loin de couvrir ses coûts externes, même si l'on ne tient pas compte du coût de congestion. On ne peut donc se contenter de dire qu'il n'y a qu'à accroître les taxes routières pour régler le problème de la couverture des coûts externes et du financement de la route. Il faut au contraire regarder de près dans quels cas la route couvre ou non ses coûts externes. Ce qui demande une approche plus détaillée.

### *Les données détaillées des coûts et recettes de la route pour la collectivité*

Pour ne pas alourdir le propos, nous allons nous concentrer sur ce que paient les PL et pourquoi il faut aller au-delà du bilan global.

**Tableau 2 : Coûts externes et recettes du transport routier de marchandises (TRM) sur l'ensemble du réseau (en centimes d'euro par tonne-kilomètre) <sup>11</sup>**

Les coûts externes du TRM	Les recettes du TRM
Coûts environnementaux : 1,28	
– dont pollution : 0,80	
– dont CO <sub>2</sub> : 0,34	
– dont bruit : 0,14	
Coût de l'insécurité : 0,46	
Coût d'infrastructures : 0,59	
<b>Total = 2,33</b>	<b>TICPE + taxes diverses = 2,24</b>

À 0,10 centime près la tonne-kilomètre, ce qui est dans l'épaisseur du trait des calculs, nous sommes donc proches de l'équilibre. Mais cela cache des déséquilibres locaux selon les lieux et les types de trafic :

- pour le TRM, en rase campagne, les coûts externes au sens restreint (environnement et insécurité) s'élèvent pour les poids lourds à 1,35 centime d'euro/t.km (environnement, 1,12 ; insécurité, 0,23). Pour cette même catégorie, les recettes de TICPE se montent à 1,36 centime d'euro/t.km. Nous sommes donc à l'équilibre. Pour ce type de circulation, les poids lourds couvrent les coûts environnementaux et d'insécurité s'ils paient la TICPE en France ;
- pour l'urbain diffus, ce sont respectivement 1,47 et 1,36 centimes d'euro/t.km. Là encore, on est proche de la couverture des coûts. Il n'y a qu'en urbain dense que les écarts se creusent, respectivement 3,66 et 1,36 centimes d'euro/t.km. Là, les poids lourds sont loin de couvrir leurs coûts,

11. CCTN, *op. cit.*, tableau 4, p. 17.

mais comme le trafic poids lourds se fait essentiellement en rase campagne, 80 % de ce trafic se fait en France dans un cadre où la TICPE couvre les coûts environnementaux. Qui l'eût cru ?<sup>12</sup> ;

- il reste à couvrir les coûts marginaux d'infrastructure qui atteignent, en moyenne pour les poids lourds sur l'ensemble du réseau, 0,59 centime d'euro/t.km. Au total, ils s'élèvent pour le TRM, selon la Commission des comptes transports de la nation (CCTN)<sup>13</sup>, à 1,25 milliard d'euros pour l'ensemble des voiries non concédées (320 millions pour le réseau national, 826 pour le réseau départemental et 107 pour le réseau communal). Si l'on considère qu'une partie de ce coût est couverte par la taxe à l'essieu et d'autres taxes comme les certificats d'immatriculation, on se rend compte que l'écotaxe poids lourds, dont le produit net était attendu à 800 millions d'euros, correspondait peu ou prou aux coûts marginaux d'infrastructure non couverts par les autres recettes.

En résumé, le système de tarification de la route pour le transport de marchandises en rase campagne et en urbain diffus serait, avec une redevance poids lourds plus étendue, proche d'une situation optimale internalisant effectivement les coûts externes. C'est la raison pour laquelle il ne fallait pas abandonner ce projet, dont on rappellera qu'il avait fait une quasi-unanimité au Parlement. C'est dans cette perspective que doivent être envisagées les évolutions.

### III. LES RÉVISIONS DÉCHIRANTES À VENIR

Les déceptions n'ont pas manqué au cours des années 2014-2015 : abandon de la redevance poids lourds, rationnement du budget de l'AFITF, quasi-*statu quo* pour les concessions autoroutières, sans oublier une réforme ferroviaire qui ne règle pas les problèmes du secteur... Une fois digérées ces « couleuvres », les élus de la République vont pouvoir se pencher sur ce qui est envisageable pour les années à venir.

Comme le font nos voisins allemands, anglais ou suisses, nous allons devoir nous faire à l'idée qu'il est nécessaire de sensibiliser les promoteurs et les utilisateurs des différentes infrastructures et services de transport à leur coût. Un signal-prix, car il est légitime de payer un prix pour se déplacer comme

12. Pour les VUL, les données sont respectivement les suivantes : rase campagne, 4,18 et 4,19 centimes par véhicule-kilomètre ; urbain diffus, 4,69 et 4,19 ; urbain dense 7,77 et 4,19.

13. CCTN, *op. cit.*, tableaux 31, p. 39, et 33, p. 41.

on paye un prix pour se nourrir : un prix et non une taxe. De la même façon que le Pacte de responsabilité a fait prendre conscience que la question du coût du travail et de la rentabilité des entreprises était centrale pour le redressement économique de la France, la prise de conscience des limites du subventionnement « à tout prix » de la mobilité est au principe d'un changement de logique qu'il faut expliciter : **c'est parce que l'on est plus riche que l'on a besoin de plus d'État, et donc qu'il faut plus de tarification. Mais plus on développe le rôle de l'État et plus celui-ci doit accroître sa productivité.**

### *Expliciter la « loi de Wagner » et la nouvelle donne de la tarification et du financement de la mobilité*

Comment tant de pays en sont-ils arrivés à une situation d'insoutenabilité de la dépense et de la dette publiques ? Ce n'est pas, comme on le dit parfois, à cause d'un gaspillage systématique de l'argent public, ni à la suite d'un excès d'une intervention publique. C'est au contraire pour ne pas avoir pris conscience de la nécessité du plus d'État et de ses implications.

La nécessité du plus d'État est une vieille idée que les économistes connaissent depuis un siècle sous le nom de « loi de Wagner ». L'économiste allemand Adolph Wagner (1835-1917) l'a énoncée ainsi il y a plus de cent ans : plus un pays est développé, plus la demande d'intervention publique est forte. Ainsi, dans les zones urbaines, qui ne cessent de s'étendre, le bon fonctionnement de l'économie, tout comme l'épanouissement des activités sociales et culturelles, multiplie, plus encore que dans les zones rurales, les demandes de biens collectifs. Les transports collectifs en sont une des composantes. Il suffit de se promener dans une ville pour constater que la dépense publique est partout : la rue, l'éclairage public, la police, la ligne de bus ou de tramway, le TER, l'hôpital, le musée, l'école, le collège, le lycée, l'université... Une grande partie de ce qui fait notre qualité de vie n'existe que par la dépense publique.

Dans tous les pays industrialisés, cette évidence se manifeste par la progression tendancielle du ratio dépenses publiques/produit intérieur brut (PIB). Les dépenses publiques représentent déjà plus de 40 % du PIB aux États-Unis ou en Grande-Bretagne, et même plus de 50 % en Suède ou en France. Le niveau change d'un pays à l'autre, mais nullement la tendance séculaire à la hausse. Voici la première raison qui fait de la loi de Wagner un pont aux ânes, celui que les ignorants n'osent pas franchir. Dans beaucoup de pays, on n'a pas osé accroître les recettes publiques autant que les dépenses, d'où l'accumulation des déficits !

Évidemment, cette loi de Wagner pose un problème logique, car en laissant croître le ratio dépenses publiques/PIB, on se dirige vers une économie totalement administrée, sur le modèle soviétique, avec les tares qu'on lui connaît. C'est la deuxième raison qui fait de la loi de Wagner un pont aux ânes : tétanisé par l'idée raisonnable qu'on ne peut laisser croître indéfiniment les dépenses publiques, le personnel politique est paralysé. La droite n'ose pas dire que la dépense publique est nécessaire parce que, à droite, la dépense publique est *a priori* prédatrice. La gauche, quant à elle, ne renâcle pas à la dépense publique, mais elle n'ose pas en déduire la conséquence logique : il faudra payer plus et que tout le monde (ou presque) paye plus, pas seulement les « riches » et pas seulement sous la forme d'impôts. Cette dernière remarque est centrale. **La loi de l'extension croissante de l'action publique ne conduit pas forcément à une hausse des taxes, mais à des systèmes de redevance** ou de tarification qui ont le double avantage d'apporter des recettes et de révéler la disposition à payer et donc l'utilité réelle de nombreux services collectifs.

Telle est la nouvelle donne qui nous attend. Dans les prochaines décennies, pour tous les usagers de la route, nous irons vers des systèmes de redevance ou de tarification (donc des prix, pas des taxes). Pour le développement du réseau autoroutier, les budgets publics ont été heureusement protégés par l'instauration des péages. Mais tout le reste du réseau (1 million de kilomètres !) est d'accès gratuit, surtout depuis que la vignette a été supprimée en 2000. Il faut préparer l'opinion à l'idée de son retour, sans doute sous une forme modernisée. À l'heure où on tâtonne pour qu'émerge un véritable acte 3 de la décentralisation, les collectivités territoriales doivent acquérir la possibilité de percevoir non pas des taxes, mais une redevance d'usage. Cette redevance doit s'appliquer aux poids lourds, aux véhicules utilitaires légers et aux véhicules particuliers. L'important est que se répande l'idée que l'on paye un prix et non pas une taxe pour l'usage des routes.

### ***Sortir progressivement la route des services non marchands ?***

Deux objectifs s'imposent pour les années à venir, un objectif final et un objectif intermédiaire :

- **l'objectif final est la remise en cause du subventionnement systématique et pour tous de la mobilité.** Pour les usagers de la route, en particulier, il doit être acquis que c'en est fini du principe de gratuité. Les routes doivent sortir du champ des services non marchands pour entrer progressivement dans une logique de services marchands. De même que l'on paie pour

utiliser les réseaux d'électricité, de gaz, de téléphone ou de chemins de fer, de même l'utilisation de la route doit être tarifée. On peut reprendre ici les données de la CCTN et rappeler que les utilisateurs de la route paient déjà beaucoup, ce qui est vrai, mais des évolutions sont nécessaires, notamment en zone urbaine, pour que les coûts et les redevances soient mieux ajustés les uns aux autres ;

- **l'objectif intermédiaire se manifeste sous la forme d'une redevance d'usage du fait de l'obsolescence programmée de la TICPE.** Si, dans quelques années, les automobiles consomment en moyenne 2 litres aux 100 kilomètres, les recettes de TICPE vont fortement baisser, sauf à multiplier par deux ou trois le prix du litre de carburant. Fort heureusement, à terme, les nouvelles technologies permettront de faire payer tous les usagers de la route avec les GPS. Mais ne soyons pas obnubilés par la technologie. Comme l'ont fait depuis longtemps les Suisses ou les Autrichiens, il est possible de commencer par une vignette. Gageons que les conseillers départementaux nouvellement élus et d'emblée confrontés à la baisse des dotations de l'État vont être attentifs au raisonnement suivant : si l'on décidait de mettre en place une vignette sur les automobiles et les véhicules utilitaires légers, par exemple de 200 euros par an et par véhicule<sup>14</sup>, cela rapporterait près de 8 milliards d'euros aux collectivités territoriales en charge des routes. Et plus si, en remplacement de l'écoredevance, cette vignette s'appliquait aussi aux poids lourds. Cette question devra revenir un jour sur l'agenda des politiques publiques !

### ***La productivité dans les transports collectifs***

Au lecteur qui trouverait que la proposition précédente correspond à une mission impossible, nous proposons de doubler la mise en abordant un sujet encore plus difficile : la productivité dans les transports collectifs de voyageurs, notamment le transport ferroviaire. Le ferroviaire coûte bon an mal an 13 milliards d'euros de subventions publiques. Ce n'est pas tellement le TGV qui a coûté cher, car jusqu'à maintenant il a plutôt été développé par l'endettement de RFF et de la SNCF.

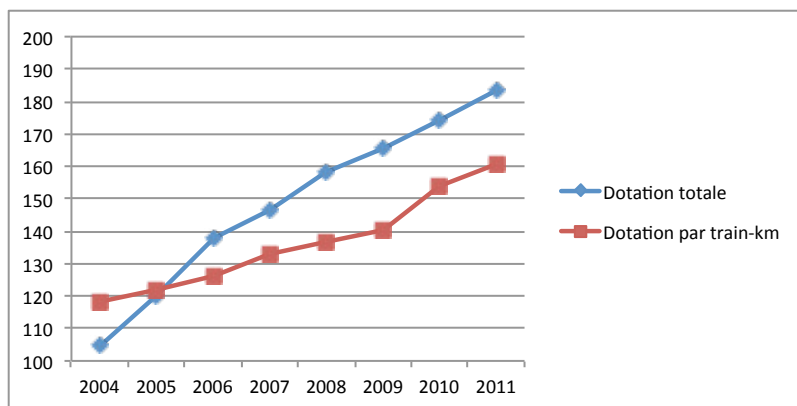
Si l'on excepte les 3,5 milliards d'euros annuels de subventions qui compensent le fort déséquilibre démographique du système (plus de retraités que d'actifs à la SNCF), les principaux flux (5,2 milliards en 2013<sup>15</sup>) se font au profit du transport régional de voyageurs. Un premier flux d'argent

14. Il s'agit évidemment d'un montant moyen. Le montant de la vignette serait faible, mais pas nulle, pour les petits véhicules et beaucoup plus élevé pour les plus gros véhicules et les véhicules utilitaires légers.

15. CCTN, *op. cit.*, p. 29 et 31.

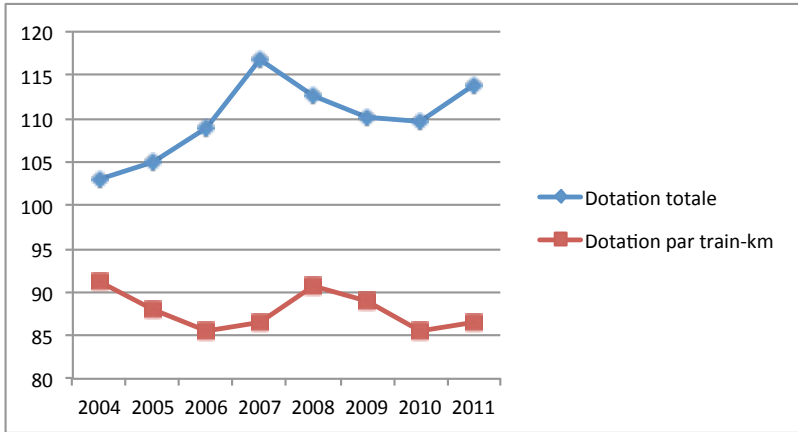
public va de l'État à RFF pour couvrir les péages d'infrastructure des TER (1,941 milliard en 2013). Un second flux d'argent public va des Régions à la SNCF pour subventionner l'exploitation des TER (3,263 milliards en 2013). Compte tenu de la progression des trafics TER, on pourrait imaginer, dans une logique de rendements croissants, que les subventions publiques par train-kilomètre ont stagné, voire diminué. Ce n'est pas le cas comme le montre notre figure 1. Non seulement les contributions publiques ont progressé sensiblement (+ 80 % en neuf ans), mais il en a été presque de même pour la subvention par train-kilomètre. Cela signifie que le coût au train-kilomètre a progressé de 60 %, soit 5,3 % par an, trois fois plus vite que l'inflation ! Tout s'est passé comme si les autorités organisatrices, pour de multiples raisons institutionnelles et politiques, avaient été dans l'incapacité d'éviter une dérive des coûts que l'on appelle pudiquement l'« inflation ferroviaire » !

Figure 1 : Subventions des Régions aux TER en France (en indice, 2002= 100) <sup>16</sup>



À titre de comparaison, regardons ce qui s'est passé en Suisse durant la même période. La figure 2 révèle que si les contributions publiques totales ont légèrement progressé avant de diminuer un peu, la subvention par train-kilomètre a décliné (- 13 % en neuf ans) du fait de la réduction des coûts au train-kilomètre.

16. D'après Christian Desmaris, « La régionalisation ferroviaire en Suisse : la performance sans la compétition. Un exemple pour la France ? », *Politique et management public*, vol. 31, n° 2, avril-juin 2014, p. 169-191.

Figure 2 : Subventions de la confédération aux CFF en Suisse (en indice, 2002= 100) <sup>17</sup>

Il est donc possible d'améliorer sensiblement la productivité dans le ferroviaire, comme le montre aussi l'exemple allemand. Dans ce pays, la Deutsche Bahn (DB) a dû faire face à l'arrivée de nouveaux concurrents. Même si ceux-ci n'ont pris qu'une modeste part du trafic des trains régionaux (12 % en 2012), une notable baisse des coûts unitaires par train-kilomètre a été observée. Deux phases peuvent être distinguées dans ce mouvement de baisse :

- une phase de gains de parts de marché des concurrents de la DB, laquelle a réagi en améliorant ses coûts d'exploitations, son management et la qualité du service ferroviaire ;
- dans une seconde phase, le marché s'est équilibré dans une logique d'émulation gagnant-gagnant. Pour les collectivités locales et le contribuable, le niveau des subventions a été réduit.

Ainsi, en quinze ans, en Allemagne, les voyageurs-kilomètre des trains régionaux ont augmenté de + 55 % (à 47 milliards de voyageurs-kilomètre) mais les trains-kilomètre de + 26 % seulement (à 630 millions de trains-kilomètre). Une baisse des coûts de 26 % a été évaluée sur l'ensemble des contrats au bénéfice des autorités organisatrices. Entre 1996 et 2009, les subventions fédérales ont été réduites de 6 % en valeur réelle. Pour 1 euro (en valeur réelle), les Länder offrent + 37 % de prestations sur cette période ! On peut donc assurer le même service pour un coût beaucoup plus faible pour les finances publiques.

17. Ibid.

## CONCLUSION

Les révisions déchirantes ont du bon. Elles ouvrent à une approche radicalement nouvelle de la tarification et du financement de la mobilité des personnes et des marchandises. La fin du « toujours plus » doit se concrétiser par une explicitation de la nouvelle donne, laquelle peut se résumer ainsi : les utilisateurs des infrastructures et des services de mobilité doivent à l'avenir contribuer plus largement à leur financement. Pour cela, il est préférable de substituer progressivement des redevances aux taxes. Par ailleurs, les services de transport collectif doivent dégager des gains de productivité qui permettront d'économiser l'argent public. Dans les domaines où les subventions publiques sont importantes, les prix doivent augmenter et les coûts doivent diminuer.



Avril 2015

# NUMÉRIQUE ET MOBILITÉ : IMPACTS ET SYNERGIES

FONDATION POUR  
L'INNOVATION  
POLITIQUE  
[fondapol.org](http://fondapol.org)

Jean COLDEFY

*Numérique et mobilité : impacts et synergies*  
Jean Coldefy, avril 2015, 36 pages

## NOS DERNIÈRES PUBLICATIONS

### ***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***

Ahmad 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

### ***Que nous disent les élections législatives partielles depuis 2012 ?***

Dominique Reynié, février 2015, 4 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***

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 Sènié, mai 2014, 34 pages

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

Julien Gonzalez, mai 2014, 48 pages

***L'Opinion européenne en 2014***

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

***Taxer mieux, gagner plus***

Robin Rivaton, avril 2014, 38 pages

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

Kevin Brookes et Benjamin Le Pendeven, mars 2014, 52 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, 48 pages

***Le low cost, une révolution économique et démocratique***

Emmanuel Combe, février 2014, 48 pages

***Un accès équitable aux thérapies contre le cancer***

Nicolas Bouzou, février 2014, 48 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 débureaucratiation 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***

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, 42 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***

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

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

Robin Rivaton, décembre 2012, 32 pages

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

Robin Rivaton, décembre 2012, 40 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, 32 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***

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, 44 pages

***Politique énergétique française (1) : les enjeux***

Rémy Prud'homme, janvier 2012, 48 pages

***Révolution des valeurs et mondialisation***

Luc Ferry, janvier 2012, 40 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

***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***

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 Delannoi, 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***

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***

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 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

***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***

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 [www.fondapol.org](http://www.fondapol.org)

## SOUTENEZ LA FONDAPOL

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 Fondapol 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 Fondapol 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).

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

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](mailto:anne.flambert@fondapol.org)**



# 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 [www.fondapol.org](http://www.fondapol.org) met à disposition du public la totalité de ses travaux. Sa nouvelle 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.

Par ailleurs, notre 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 » (anciennement « Politique 2.0 »).

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.

## La Fondation pour l'innovation politique

Le site internet

[www.fondapol.org](http://www.fondapol.org)



Les données en open data

[data.fondapol.org](http://data.fondapol.org)

Les médias

[fondapol.tv](http://fondapol.tv)



11, rue de Grenelle  
75007 Paris – France  
Tél. : 33 (0)1 47 53 67 00  
[contact@fondapol.org](mailto:contact@fondapol.org)



ISBN : 978-2-36408-079-9

3 €