



Cliquer pour  
agrandir  
4,6 €

## Régulation des transports urbains (n.2896)

Problèmes économiques  
La Documentation française

### Problèmes économiques

N° 2.896

29 mars 2006

#### DOSSIER : Régulation des transports urbains

##### Le transport : un enjeu toujours public ? L'exemple de la France

*Sociétal*

**Yves Crozet**

Les transports représentent un enjeu majeur pour l'Etat. Les politiques en la matière ont pour objectif de répondre à des exigences contradictoires en raison de la diversité et de la multiplicité des attentes. Ainsi, en vingt ans, bien que successives, ces politiques en France ont été parfois antinomiques. Aujourd'hui, de nouvelles contraintes apparaissent : les transports doivent-ils toujours relever de l'Etat ? Jusqu'où doit-il intervenir dans la définition des instruments ? Comment, dans un contexte de concurrence accrue, faire face aux contraintes d'environnement et de sécurité ?

##### Les acteurs publics et les transports en Europe

*Pouvoirs Locaux*

**Jean-Baptiste de Prémare**

Le partage des financements des infrastructures de transport (quel qu'il soit) entre l'Etat, l'Europe, les collectivités locales et les opérateurs publics ou privés a fait l'objet d'une étude menée par l'association TDIE et Dexia-Crédit local que reprend ici l'auteur pour en faire l'analyse. Les délégations de compétences de l'Etat vers les collectivités locales sont de plus en plus fréquentes, ce qui implique la multiplication de transferts financiers. La comparaison des mécanismes de financement des réseaux interurbains de transports et des infrastructures portuaires et aéroportuaires de la plupart des pays européens permet de faire deux constats. D'une part, il n'y a pas nécessairement adéquation entre le degré d'autonomie fiscale des collectivités locales et leur poids financier - c'est le cas de la France et de l'Italie, contrairement au nord de l'Europe et à l'Espagne. D'autre part, l'Etat reste un acteur très présent dans le financement des transports : le plus souvent, il favorise l'augmentation de ses dotations plutôt que d'encourager au développement de la fiscalité locale.

##### Pour en finir avec les encombrements

*Futuribles*

**André de Palma, Serge Pahaut, Émile Quinet**

Les économistes ont depuis un certain temps déjà adopté l'hypothèse selon laquelle un mauvais écoulement des véhicules sur un réseau est créateur d'externalités négatives qui entraînent une détérioration du bien-être collectif et justifient une action correctrice de l'Etat. La congestion des transports est, par exemple, un handicap pour les zones encombrées en termes d'attractivité économique. Les pouvoirs publics disposent de différents outils pour lutter contre les encombrements. Ces instruments consistent essentiellement à agir sur les flux. Mais ils sont difficiles à mettre en œuvre car la congestion est un phénomène variable dans le temps et dans l'espace. Les nouvelles technologies de l'information et de la communication (TIC) peuvent jouer un rôle décisif pour améliorer la mobilité. Les péages de Londres et de quelques villes d'Europe du Nord en sont des illustrations. Ils pourraient ouvrir la voie à des réalisations identiques dans d'autres grandes agglomérations d'Europe, notamment à Paris.

##### Un chemin de fer structurant : l'exemple de Tokyo

*Courrier de la Planète*

**Natacha Eveline**

La gestion des transports nippons est réputée pour être très efficace, notamment celle des chemins de fer de Tokyo en dépit de la multiplicité des compagnies ferroviaires privées y exploitant le réseau. Leur ponctualité et leur rapidité ont largement contribué à leur succès : le chemin de fer représente plus de la moitié des trajets. Le train est un des éléments constitutifs de la vie des Tokyoïtes, à tel point que l'offre des services se concentre autour des stations ferroviaires et que les gares constituent le cœur même des projets de l'aménagement urbain.

##### L'expérience du péage de Londres

*Transports*

**Rémy Prud'homme et Juan Pablo Bocajero**

La création du péage de Londres, en février 2003, avait pour objectif affiché - à travers l'application d'une politique de prix qui consiste à faire payer l'entrée du centre-ville - la décongestion de la zone urbaine. Considéré comme une réussite technique, le péage urbain a parfaitement été accepté par les électeurs - les études montrent qu'il y a très peu de resquilleurs. Les bénéfices qu'en tirent les automobilistes et les utilisateurs des autobus (gains de temps) ainsi que les citoyens (bénéfices environnementaux) sont toutefois très inférieurs aux coûts (d'investissement, de collecte, de contrôle, etc.) induits par le dispositif.

## EGALEMENT DANS CE NUMERO

### PRIX NOBEL

#### **Le *Mezzogiorno* n'est pas encore sorti du sous-développement**

*The Economist*

Si le *Mezzogiorno*, avec ses entreprises de haute technologie de l'Etna Valley ou ses excellentes écoles d'ingénieurs napolitaines, ne correspond plus tout à fait à l'image que l'on peut s'en faire à l'étranger, il reste le talon d'Achille de l'Italie. En dépit de politiques publiques volontaristes menées au fil des décennies pour y favoriser le décollage économique, son retard en termes de développement reste considérable par rapport aux régions du centre et du nord de la Péninsule. Les organisations criminelles de Naples, de la Calabre et de la Sicile conservent, aujourd'hui encore, tout leur pouvoir de nuisance dans ces régions, y favorisant la corruption et l'économie souterraine. Le Sud ne manque pourtant pas d'atouts : reste à imaginer les remèdes pour les mettre en valeur.

### TSUNAMI

#### **Les enjeux économiques de l'après-tsunami**

*Économie & Humanisme*

#### **Kamala Marius-Gnanou**

Quelques heures après le tsunami du 26 décembre 2004, la Commission économique et sociale de l'Organisation des Nations unies publiait un rapport qui indiquait que 85 % des personnes tuées dans le monde par des catastrophes naturelles au XXe siècle vivaient dans la zone Asie-Pacifique. Le récent raz-de-marée qui a ravagé la région a été l'un des plus violents. Si les conséquences économiques sont considérables compte tenu de l'ampleur des destructions, l'impact financier est, lui, relativement faible - si on le compare à celui de " Katrina ", l'ouragan qui a dévasté la Nouvelle-orléans en 2005 - en raison de l'absence de couverture des risques. A l'heure de la réhabilitation des zones côtières, le manque de coordination entre les organisations non gouvernementales d'un côté et les institutions et les communautés locales de l'autre est évident. Par ailleurs, la nécessité de donner un cadre juridique stable à la propriété foncière se fait pressante.

### LOGEMENT

#### **Les effets économiques du prêt à taux zéro**

*Économie et statistique*

Laurent Gobillon et David Le Blanc

L'accès à la propriété est encouragé sous formes d'aides ou de subventions. Ce soutien peut consister en des dispositions fiscales incitant à la construction ou prendre la forme de prêts à des conditions particulières. Une aide plus directe sous forme de don ou de prêt accordé au ménage comme complément à l'apport personnel existe également. Une telle aide est justifiée par l'existence de contraintes d'emprunt, empêchant certains ménages d'accéder à la propriété. Le prêt à taux zéro, a ainsi été introduit en France en 1995. Il s'agit d'un prêt sans intérêt dont le montant est limité et qui est accordé aux candidats à l'accession. L'évaluation quantitative des auteurs montre que le dispositif a bien un effet déclencheur sur l'accession à la propriété. En contrepartie, il souffre d'effets d'aubaine importants et ne contribue pas nécessairement à l'amélioration générale de la qualité des logements neufs mis sur le marché.

Année d'édition : 2006 48 pages, 21x27 cm  
Réf. : 3303332028962 ISSN : 0032-9304