

Première partie Les enjeux et leviers liés à la réduction de l'usage de la voiture 21

Chapitre 1 Pollutions, nuisances et étalement urbains : les enjeux de la réduction de la place de la voiture face aux inégalités	27
La pollution urbaine existe bien avant la voiture.....	28
<i>Progressivement, le divorce entre la ville et les industries polluantes s'est accentué</i>	29
L'irruption de la voiture	30
La voiture a remodelé la ville : le temps de la périurbanisation.....	31
<i>Cette prépondérance de la maison individuelle est l'expression d'« une France des propriétaires »</i>	33
<i>Cette nouvelle urbanité entretient une forte dépendance vis-à-vis de l'automobile</i>	36
La voiture et les nuisances urbaines	37
Le silence assourdissant de la pollution automobile urbaine.....	37
<i>Une première prise de conscience grâce à la forêt</i>	39
<i>Le retour de l'épidémiologie et la mise en évidence des impacts sanitaires de la pollution automobile</i>	40
La Laure et la mise en œuvre de réseaux de surveillance.....	41
Le développement des AASQA permet de suivre l'évolution de la pollution atmosphérique urbaine.....	43
<i>Les solutions technologiques mises en œuvre pour réduire les pollutions urbaines</i>	47
<i>Les PDU entre transports et environnement</i>	49
La durabilité urbaine en question	55
Des disparités spatiales.....	56
Des disparités sociales.....	60
<i>Les disparités environnementales</i>	66
Interrogations sur les politiques publiques.....	75
Conclusion	77

Chapitre 2 Analyse sociologique des freins et leviers au changement de comportement vers des mobilités plus durables	83
Les freins au changement de comportement	84
<i>Les compétences de mobilité</i>	84
<i>La force de l'habitude</i>	87
<i>Perceptions des modes</i>	88
<i>L'incertitude et le rapport à l'inconnu</i>	89
Les leviers au changement de comportements	90
L'expérience.....	90
<i>La contrainte</i>	92
<i>L'incitation</i>	94
L'information.....	95
<i>Le rôle de l'information dans la construction des choix modaux</i>	96
<i>Le rôle de l'information entre conscience environnementale et pratiques écologiques</i>	97
Conclusion	101

Chapitre 3 Quelles solutions alternatives en zones peu denses ? L'exemple du Transport À la Demande (TAD)	105
<i>Desservir les espaces peu denses</i>	105
Les contraintes spécifiques liées à ces espaces.....	106
La gestion des déplacements dans les espaces peu denses.....	107
Le transport à la demande : une solution pour desservir les espaces peu denses	108
Une solution de transport qui a su séduire par sa souplesse de fonctionnement.....	108
<i>Un mode de transport public à réservation</i>	108
<i>Des services mis en place par des structures de différentes natures</i>	109
<i>Un mode de transport répandu dans la plupart des pays du Nord</i>	109
<i>Un mode longtemps associé à certains types de publics ou d'espaces</i>	110
<i>D'une utilisation initialement plutôt rurale à une utilisation plus urbaine</i>	110
<i>Des services dédiés aux services tous publics</i>	111
<i>Une grande variété de fonctionnement et d'utilisation</i>	112
Le TAD dans les zones peu denses : quelles utilisations ?	114
Une définition aux contours flous.....	114
Les types de TAD en milieu périurbain.....	115
<i>Les TAD dans les espaces des PTU</i>	115
<i>Les TAD périurbains en dehors des PTU</i>	118
Quels types de TAD en milieu rural ?.....	119
Principaux points forts et limites des TAD français	120
Principaux points forts des systèmes français : une grande souplesse de fonctionnement	120
<i>Des horaires de fonctionnement très hétérogènes</i>	120
<i>Une organisation souple des transports dans l'espace</i>	121
<i>Des services réalisés par des véhicules de petit gabarit et souvent à des taxis</i>	123
Principales limites des TAD d'aujourd'hui : de longs délais de réservation et la maîtrise des dépenses.....	125
<i>Des délais de réservation qui demandent une certaine organisation aux usagers</i>	125
<i>Limite des systèmes : le coût des services</i>	126
<i>Quelles solutions mettre en œuvre pour y remédier ?</i>	127
Conclusion	128

Deuxième partie Les multiples facettes de l'écofiscalité dans le champ des transports..... 131

Chapitre 4 Le cadre juridique des écotaxes en France : entre « prime » et « taxe »	137
L'écotaxe, comme mise en œuvre du principe « pollueur-payeur », la pollution comme externalité	140
<i>Le principe « pollueur-payeur » (PPP) : une application juridique aux atteintes à l'environnement</i>	140
La pollution comme externalité.....	141
Débats autour des écotaxes.....	142
Faire entrer l'économique dans le débat juridique : la politique de la concurrence et la politique de l'environnement ne seraient-elles plus antagonistes ?.....	146
La taxe carbone : un instrument économique pour la régulation environnementale en question	149
La mise en place de la taxe Carbone en France : mesure phare du budget 2010.....	151
Rejet par le Conseil constitutionnel de la « contribution » carbone à trois jours de son entrée en vigueur	155
Opportunité juridique d'une taxe carbone européenne ?	156
Conclusion	158

Chapitre 5 La carte carbone : des quotas d'énergie pour les particuliers	161
Introduction.....	161
Origines scientifiques et variations autour d'un thème commun	162
<i>Trois propositions abouties élaborées depuis les années 1990</i>	162
Des principes partagés : le tronc commun de la carte carbone.....	162
Quelques divergences relatives.....	163
Parentés et affiliations : les cadres de références de la carte carbone comme politique publique	164
<i>Cap and trade</i>	165
<i>Les rationnements papier « à l'ancienne »</i>	166
Fonctionnement : plusieurs leviers pour changer les comportements	167
<i>Les particuliers, cibles et vecteurs de la politique de la carte carbone</i>	167
<i>Trois leviers de changement : économique, psychologique et social</i>	168
Quelques questions autour des transports	170
Faut-il inclure l'avion dans les quotas de carbone ? Et les transports en commun ?.....	170
<i>Un argumentaire éthique plutôt que climatique</i>	170
<i>Les ruraux sont-ils désavantagés par leur dépendance à la voiture ?</i>	172
<i>Faut-il attribuer une ration plus importante aux ruraux ?</i>	174
Quelques critiques de la carte carbone	175
Les risques du fichage informatique.....	175
<i>La question de la justice sociale</i>	176
Carte vs taxe : les atouts de la carte carbone	178
La garantie de diminuer les émissions de GES.....	178
Un changement de paradigme : accepter l'idée de limite.....	178
<i>Donner aux particuliers une marge de manœuvre pour organiser leur rationnement</i>	179
<i>Anticiper les ruptures énergétiques</i>	180
<i>Des principes égalitaires et redistributifs</i>	181
Un soutien politique et militant grandissant	181
Un intérêt croissant pour la carte carbone dans l'univers politique britannique.....	181
Des relais de la carte carbone du côté des ONG.....	185
<i>En France, un intérêt politique plus discret</i>	186

Chapitre 6 Quelle place pour le péage urbain parmi les Ecotaxes ?	189
Péages urbains : un instrument pour faire quoi ?	189
Retours d'expérience et leçons à en tirer	191
<i>Les péages de financement</i>	191
<i>Les péages de « congestion » en Europe : les cas de Londres et de Stockholm</i>	192
<i>Les péages de « congestion » aux États-Unis</i>	194
<i>Le péage « environnemental » : le cas de la ville de Milan</i>	196
Quelles évolutions pour le péage urbain ?.....	199
Les freins au péage urbain	200
Péage urbain et les autres outils de tarification de l'usage automobile	203
Conclusion	205

Troisième partie Représentations, évaluation et acceptabilités des écotaxes de transport 211

Chapitre 7 Quelles représentations et acceptabilités des écotaxes de transport par les citoyens ? Les exemples de Lille et Paris	217
Comment étudier l'acceptabilité des écotaxes de transport ?	218
<i>A quel objet s'intéresse-t-on et avec quelle approche théorique ?</i>	218
<i>Avec quels outils étudier l'acceptabilité des écotaxes de transport ?</i>	219
<i>Les terrains étudiés</i>	225
<i>L'agglomération lilloise et sa problématique de mobilité</i>	225
<i>Le contexte de la mobilité au sein de l'Île de France</i>	226
Une difficile appropriation de la fiscalité écologique appliquée aux transports	229
<i>Une perception liée aux problèmes environnementaux ou à l'encombrement urbain ?</i>	229
<i>Des écotaxes perçues en fonction de la responsabilité délégitime bien plus que la responsabilité impliquante</i>	233
Une acceptabilité relationnelle : le sentiment d'injustice.....	237
<i>Des points de vue contrastés sur les écotaxes entre experts et profanes : une interrogation en termes de gouvernance</i>	240

Conclusion 243

Chapitre 8 L'instauration d'une taxe carbone ou de quotas d'émissions échangeables de CO₂ : Élaboration d'une typologie des changements de comportement de mobilité et des attitudes des particuliers	245
Introduction.....	245
La méthode des Enquêtes Interactives de Réponses Déclarées (EIRD)	247
Les « récalcitrants » : payer la taxe ou racheter des quotas plutôt que changer.....	250
<i>Peu de changements de comportement de mobilité</i>	251
<i>Une préférence pour la taxe carbone</i>	253
Les « flexibles » : changer plutôt que de payer la taxe ou racheter des quotas.....	255
Des changements importants de comportements de mobilité.....	255
Une préférence pour les quotas.....	258
Les « contraints » : changer quand on ne peut plus payer la taxe ni racheter des quotas.....	259
Des changements tardifs et radicaux.....	260
<i>Des avis partagés sur les systèmes proposés</i>	262
Les « acculés » : impossible de changer, impossible de payer la taxe ou de racheter des quotas.....	263
Peu de changements de comportement de mobilité.....	264
<i>Un rejet des systèmes proposés</i>	265
Conclusion	266

Conclusion générale 271