

Séminaire « Soutenabilités »

Contribution - Covid-19 : pour un « après » soutenable

Nom : Lévêque

Prénom : François

Institution ou entreprise : Mines Paris Tech

Axe(s) :

- Quelle voie pour une économie soutenable ?

Intitulé de votre contribution : Quelle économie de l'encombrement pour demain ?

Résumé de votre contribution :

Sortis de la crise, il va falloir s'attaquer sérieusement à l'économie de l'encombrement. La comprendre et la réduire. Tout un pan de l'économie est en effet frappé d'encombrement (tourisme, événements sportifs, congrès, etc.). Mais attention, il y a un pendant positif à l'encombrement : les bénéfices du rassemblement. Il s'agit donc de mettre en regard les coûts de l'encombrement et ses bénéfices concomitants. La pandémie de Covid-19 nous force ainsi à nous interroger sur l'économie de l'encombrement (Voir Serge-Christophe Kolm, 1968), à la fois dans sa dimension intellectuelle et dans sa dimension matérielle. Il serait préjudiciable à l'ensemble de la société que l'embouteillage généralisé revienne comme avant lorsqu'elle sera jugulée. D'autant qu'une transition vers moins d'encombrement devrait aussi réduire une autre concentration qui lui est liée conceptuellement et physiquement, celle des gaz à effet de serre dans l'atmosphère.

Quelle économie de l'encombrement pour demain ?

François Lévêque, Professeur d'économie à Mines-ParisTech PSL Université

1er avril 2020

Sortis de la crise, il va falloir s'attaquer sérieusement à l'économie de l'encombrement. La comprendre et la réduire. Viennent bien sûr à l'esprit les mesures à prendre pour limiter à l'avenir la sur-saturation hospitalière en cas d'épidémies nouvelles. Mais les services encombrés s'étendent bien au-delà. L'encombrement est partout ou presque.

Tout un pan de l'économie est en effet frappé d'encombrement. Le tourisme de masse bien sûr, à Venise, au Machu Picchu, ou tout simplement sur les plages de la Côte d'Azur en été. A moins encore de flotter dans un de ces bateaux de croisière géants. Les événements sportifs, évidemment. Plus de dix mille athlètes étaient attendus aux Jeux Olympiques de Tokyo et mille fois plus de spectateurs pour assister aux épreuves. Beaucoup de monde aussi pour les rencontres professionnelles dans les foires et les congrès ainsi que dans les amphithéâtres universitaires et les colloques scientifiques. Sans oublier le roi de l'encombrement, l'embouteillage lié aux déplacements, des voitures, des métros, des avions et même depuis peu des trottinettes et des vélos sur les trottoirs.

Mais attention, il y a un pendant positif à l'encombrement : les bénéfices du rassemblement. Les villes et les métropoles en témoignent. La concentration spatiale des habitants et des entreprises assure une meilleure rencontre des besoins réciproques, par exemple entre employeurs et employés ou entre producteurs et fournisseurs, ainsi qu'une meilleure production et diffusion des connaissances et des innovations. Modéliser et évaluer ces économies d'agglomération bénéfiques sont le pain quotidien des économistes urbains. Idem pour les vertus de la mobilité étudiées par les économistes du transport.

Il s'agit donc de mettre en regard les coûts de l'encombrement et ses bénéfices concomitants. Le niveau d'encombrement optimal n'est pas zéro. Sur le papier et avec les bonnes équations, et les hypothèses ultra-simplificatrices qui vont avec, la taille économiquement idéale d'une ville ou le nombre de voitures économiquement optimal sur une autoroute sont calculables. Et l'ont été. On dispose également d'une théorie économique générale de l'encombrement, titre éponyme du petit livret d'un ingénieur-économiste, Serge-Cristophe Kolm, paru en 1968. La question scientifique à l'époque est de déterminer le prix que devrait appliquer une autorité publique omnisciente et bienveillante afin de réaliser le plus grand gain collectif, soit pour l'ensemble de la société. L'encombrement quitte le domaine de l'intuition pour devenir conceptuellement la manifestation d'effets externes entre individus consommant le même service. Un service à comprendre

au sens large - la simple localisation en est un – et que le marché n'est pas capable d'équilibrer car chaque individu décide unilatéralement de consommer sans tenir compte de la dégradation de la qualité du service qu'il entraîne pour les autres. Lorsque le coût de l'encombrement l'emporte marginalement sur le bénéfice du rassemblement, il convient de limiter l'usage du service encombré en imposant un tarif d'accès, un péage urbain par exemple. Et à l'inverse, situation plus rare, il convient de favoriser le rassemblement par une subvention. Par exemple, celui des médecins dans des centres de santé en milieu rural.

Depuis une quarantaine d'années et dans de très nombreux cas, les coûts à partager le même service encombré semblent avoir augmenté plus vite que les bénéfices. Mais limiter l'encombrement en réduisant l'accès et l'usage, surtout si c'est par l'instauration d'un prix ou son augmentation, n'est pas chose aisée. Cette restriction est vite perçue comme une revendication élitiste. En ces temps de résurgence du populisme, il faut y prêter attention. Le fait d'utiliser l'instrument prix pour rationner l'accès crée une difficulté supplémentaire. De la même façon qu'il existe des marchés inacceptables (l'offre de reins ou d'autres organes aux enchères, par exemple), l'imposition d'un prix administré laissant l'accès au service trop encombré aux uns et refoulant les autres rebute dans beaucoup de cas une large partie de la population.

L'analyse économique de l'encombrement va donc devoir se renouveler. Etre plus inventive dans l'approfondissement, la mise au point et l'expérimentation des solutions, en particulier autres que le prix. Etre plus attentive aux effets distributifs des remèdes qu'elle préconise et à la justice sociale qui exclut de faire porter la charge de la limitation des services encombrés quand elle se révèle nécessaire aux plus pauvres ou aux moins diplômés.

Du côté de l'offre de services encombrés, cette limitation va aussi toucher un ensemble d'entreprises et d'emplois. En particulier, dans les secteurs liés au tourisme et aux événements : hôtellerie, restauration, parcs d'attraction, bateaux de croisière, agences de voyage, organisateurs d'exposition et de congrès, clubs de sport professionnel, sans compter les activités de transports qui vont avec. Elle devra aussi s'appuyer sur des innovations et créer d'autres modèles d'affaires permettant de substituer en partie la présence physique par une présence électronique. Les technologies et applications numériques ont déjà créé ces nouveaux rassemblements, les jeux vidéo collectifs en ligne par exemple. Elles devraient globalement faciliter la transition vers un monde moins encombré.

La pandémie de Covid-19 nous force ainsi à nous interroger sur l'économie de l'encombrement, à la fois dans sa dimension intellectuelle et dans sa dimension matérielle. Il serait préjudiciable à l'ensemble de la société que l'embouteillage généralisé revienne comme avant lorsqu'elle sera jugulée. D'autant qu'une transition vers moins d'encombrement devrait aussi réduire une autre

concentration qui lui est liée conceptuellement et physiquement, celle des gaz à effet de serre dans l'atmosphère.