

Les Mercredis de l'AMT

Jean-Claude ZIV

6 Octobre 2004

« *Transport et Développement durable* »

Mobilité et activité

- Activité humaine: travail/repos/loisirs: il faut se déplacer le plus souvent entre ces trois activités
- D'où une définition de la mobilité: manière de réaliser un programme d'activité
- De même, denrées de base, biens de consommation classiques ou de luxe doivent être accessibles pour être consommés: il faut donc les transporter.
- Politique de transport = gérer la mobilité et l'accessibilité des biens et des personnes.

Mobilité et accessibilité

- De nombreuses questions se posent et il faudra bien y répondre :
 - les modèles occidentaux, à commencer par la culture de l'automobile, doivent-ils être transposés dans les pays en développement ?
 - Le pousse-pousse ou le foula-foula sont ils condamnables et doivent ils être remplacés ?
 - Doit on construire des routes et des voies ferrées à grande capacité dans la forêt équatoriale pour permettre l'approvisionnement des villages reculés au fin fond de la forêt africaine ou de l'Amazonie ?
 - Faut-il un aéroport international à Tombouctou ?
 - Doit-on obliger les banlieusards à prendre le bus ou le métro ?
 - Comment rationaliser les livraisons dans les grandes métropoles ?
 - Le transport fluvial a-t-il un avenir ?
 - Faut-il un TGV entre Toronto et Montréal ou entre Rio et Brasilia ?

Mobilité croissante

- L'augmentation constante des besoins de déplacement^[1] place la planification et la construction d'infrastructures et de véhicules de transport devant de nouveaux défis.
- Pour les relever durablement, il faut apporter une réponse aux impératifs de mobilité tout en tenant compte des critères de coût, d'efficacité ainsi que des exigences liées au service public qui garantit à toutes les couches de la population, à tous les territoires et à toutes les entreprises l'accès à un système de transport opérationnel et équitable.
- La liberté de mouvement ne doit pas être un privilège dont seraient exclus par exemple les personnes âgées, les handicapés, les chômeurs, les jeunes, les habitants des villes des pays en développement...

^[1] Entre 1960 et aujourd'hui, la mobilité des personnes a plus que quadruplé et les principaux analystes s'accordent sur le fait que d'ici 2050, elle quadruplera de nouveau.

Sécurité, sûreté

- Il faut aussi que cette mobilité s'accompagne d'une amélioration de la sécurité à tous les sens de ce terme
- transports plus sûrs techniquement, mais aussi moins exposés aux risques liés aux catastrophes naturelles, à l'insécurité urbaine ou au terrorisme.
- Il faut éviter qu'elle n'aboutisse à une destruction de notre milieu naturel.

Un objectif planétaire

- Une politique de transport conforme au développement durable doit appliquer la vérité des coûts de façon équitable entre les différents modes et les catégories d'usagers.
- Il est donc souhaitable que les différents modes assument progressivement aussi bien leurs coûts d'exploitation, les coûts d'utilisation des infrastructures et également les coûts externes qu'ils occasionnent en portant atteinte à l'environnement et à la santé.
- Il est aussi souhaitable qu'une collaboration s'établisse au niveau mondial pour assurer une continuité des politiques de transport et une optimisation durable des infrastructures des différents pays.

Données européennes

- L'énergie consommée par le secteur des transports en Europe est à 98% d'origine fossile
- Le secteur des transports européen est responsable de 24% des émissions de CO₂ d'origine fossile. C'est à la fois beaucoup et moins que ce que l'on pense généralement
- Ses émissions augmentent (+21% de 1990 à 1999) contrairement au secteur industriel (-12% de 1990 à 1999).
- Valeur ajoutée des services de transport en Europe: 5% du PIB

Données européennes (2)

- Coûts externes des transport en Europe (tous modes) : 8% du PIB (hors congestion) dont 21% à charge des camions de plus de 3,5 tonnes
- Volumes transportés : 7970 ton.km/pers.an (Eurostat 2001), évolution 1991-1999 : +29%
- Infrastructures, évolution 1990-1999 (Eurostat 2001)
 - Voies ferrées -4%
 - Autoroutes +25%
 - Navigation intérieure +0,6%

Tendances naturelles

- Les tendances des trente dernières années n'ont donc pas été inversées: pour le fret par exemple, la route continue sa croissance et le rail son déclin.
- Des efforts sont faits par presque tous les pays d'Europe pour inverser cette tendance. Ces efforts sont méritoires mais peu efficaces.
- Si on se pose la question de la durabilité des solutions à apporter, il faut donc prendre en compte les tendances naturelles: quelles sont les solutions ferroviaires par exemple qui apportent un service proche de la route et donc durables ?
- Ce sont bien sûr celles qui utilisent le rail pour les distances longues, complétées par la route en rabattement aux extrémités. C'est d'ailleurs ce qui se passe pour les voyageurs.

Se déplacer: pourquoi?

- Qu'il s'agisse donc de personnes ou de marchandises, il est en tous cas nécessaire de resituer la mobilité ou le transport dans leur contexte : on transporte ou on se déplace dans un contexte et pas seulement pour transporter ou se déplacer.
- C'est pour cette raison que l'objectif social et économique est en général que le transport dure le moins de temps possible.
- Avec le progrès technique, il a ainsi été possible de réduire considérablement les temps de transport aussi bien pour les personnes (autoroutes, TGV, jets, NGV etc...) que pour les marchandises (« juste à temps »).



Agence métropolitaine de transport

Temps de transport stable

- Cette course à la vitesse ou en tous cas à la réduction des temps qui est légitimée par la plupart des économistes est-elle durable ?
- Les « budget-temps » de transport demeurent en moyenne étonnamment stables (environ une heure et demi par jour dans les pays du Nord), ce qui, compte tenu de l'accroissement de la mobilité, privilégie les modes les plus flexibles et les plus rapides.
- Est-ce souhaitable ?

Contradictions

- On trouve donc toujours deux thèses d'apparence contradictoires :

« le développement des moyens de transport est nécessaire pour assurer le développement durable »

OU

« une trop grande densité de systèmes de transport induit des effets secondaires nuisibles à la durabilité de l'environnement et donc du développement »

Transport=temps perdu?

- Ces deux théories sous-tendent également l'opposition traditionnelle entre les partisans des transports individuels et les partisans des transports en commun ou entre les partisans des transports routiers de marchandises et ceux des transports ferroviaires et combinés.
- On considère généralement que le temps passé à se rendre d'un point à un autre est du temps économiquement perdu.
- La plupart des modèles prennent d'ailleurs en compte un coût généralisé des déplacements calculé à partir d'une évaluation de la valeur du temps.
- L'objectif serait-il ainsi à terme de supprimer le transport en le remplaçant par un transfert magique des biens et des personnes instantanément d'un point à un autre?

Et les lois de la physique?

- Cet objectif est mathématiquement possible, mais les lois de la physique et en particulier le deuxième principe de la thermodynamique nous montrent qu'il engendrerait des effets secondaires également infiniment nuisibles.
- Plus on va vite, plus on génère du bruit, du risque et de la pollution et plus on consomme de l'énergie.
- On peut par exemple penser qu'un transport instantané nécessite une quantité infinie d'énergie.

Et au Sud?

- Par ailleurs, aucun développement durable n'est envisageable au Nord s'il n'est accompagné par une politique soutenable au Sud.
- La notion de sécurité routière ou de qualité de l'air n'est pas du tout la même à Bamako, à Dehli, à Québec ou à Paris, la valeur du temps non plus...

Enjeu politique

- L'enjeu politique est infiniment plus complexe.
- Par exemple, la limitation de l'usage de l'automobile est en général perçue comme une mesure impopulaire génératrice de pertes de voix aux élections locales.
- Les électeurs sont toujours favorables aux transports en commun pour les autres.
- Limiter l'accès au réseau public routier urbain est très souvent interprété comme une restriction des libertés individuelles.

Durabilité=acceptabilité

- On ne réussira un transfert significatif vers les transports en commun que si on raisonne pour les voyageurs comme pour les marchandises en termes de transports combinés.
- L'objectif pourrait être de combiner transports collectifs confortables écologiques et sûrs sur des axes à grande circulation et de les compléter par des systèmes individuels pour permettre une liberté et une souplesse individuelle à l'arrivée et au départ.
- ***La durabilité, c'est aussi l'acceptabilité.***

Staliniens des TC...

- En matière de transport, durabilité veut donc dire acceptabilité.
- Il faut donc bannir toute politique à caractère dogmatique car elle ne peut être durable.
- Ceux qui qualifient l'automobile de « démon » de la société contemporaine et qui sont souvent des « staliniens » des transports collectifs ne peuvent contribuer à une politique durable des transports.
- De même le « tout rail » n'est pas réaliste car les transports routiers apportent un service « porte à porte » que le rail ne pourra jamais assurer, sauf à réaliser des investissements monstrueux et déraisonnables.

Intermodalité

Bien entendu, l'inverse est vrai aussi. Une politique de transport durable doit donc être une politique de transport « modérée », prenant en compte une « juste » intermodalité où chaque mode apporte le meilleur de lui-même pour contribuer à une mobilité acceptable, politiquement, socialement et économiquement.

Alternatives

- Les services de transport en commun traditionnels, trop rigides, risquent bien de ne pas être « durables ».
- Dans les pays du Nord, il faut de plus en plus les compléter par des services annexes de plus en plus sophistiqués (transport à la demande, systèmes d'aide à l'exploitation et d'information des usagers, accessibilité aux handicapés, climatisation..)
- Il faut les intégrer dans une offre multimodale qui doit inclure l'automobile sous peine d'être inefficaces et peu fréquentés.
- C'est ce qui a conduit à la logique française des « plans de déplacement urbains ».

Les PPP

- Le développement des partenariats « public-privé » (PPP) est de nature à contribuer à des transports durables.
- Ils permettent en effet au secteur public d'exprimer clairement les nécessités de l'intérêt public et des besoins de toutes les catégories de personnes ou d'entreprises
- et au secteur privé d'exploiter les systèmes de transport par délégation en appliquant une gestion rigoureuse et efficace inaccessible au secteur public.

La prison?

- l'acceptabilité de l'offre de transport doit être soigneusement évaluée car c'est un domaine où, s'attaquant à la liberté de mouvement, on s'attaque directement aux libertés individuelles.
- Il ne faut pas oublier que la punition suprême, ce qu'on appelle la privation de liberté, la prison, est avant tout une privation de mobilité, l'interdiction de se déplacer.

Transport idéal?

- Le transport « idéal » n'est donc pas toujours le transport « durable »
- Il faut bien constater que nous ne voulons pas du transport « idéal » et que celui-ci n'est donc pas vraiment « durable ».
- Il faut se garder de confondre ces deux notions.
- Le transport « durable » est un transport « humain » et il ne peut donc être idéal.

Transport pour tous

- Il faudra donc évaluer différentes stratégies pour créer des transports de voyageurs et de marchandises adaptés aux aspirations de toutes les catégories sociales : les jeunes, les vieux, les travailleurs, les chômeurs, les pauvres, les riches, les handicapés, les malades, ceux qui sont en bonne santé, les touristes, ceux des pays riches et ceux des pays pauvres, ceux qui ont le temps et ceux qui n'en ont pas...

Transport pour tous

- Ces transports devront être gérés avec souplesse pour réussir à s'adapter, mais ils devront le faire en respectant l'intérêt général.
- Il faudra donc se pencher dans ce domaine sur les avantages et les inconvénients des partenariats « public-privé ».

Transport inégal

