

Transport durable et développement économique

Corinne Meunier et Thomas Zeroual

[Résumé](#) | [Index](#) | [Plan](#) | [Texte](#) | [Bibliographie](#) | [Documents annexes](#) | [Notes](#) | [Citation](#) | [Auteurs](#)

Résumés

[Français](#) [English](#)

Le transport génère des externalités négatives – notamment environnementales – largement reconnues et dénoncées. Aussi, la référence à la durabilité désormais incontournable dans de nombreux domaines de l'action publique, s'étend inévitablement au transport via la notion de transport durable. C'est notamment en matière de fret que les enjeux de durabilité semblent les plus importants : le taux de croissance du transport des marchandises est en effet plus élevé que celui des passagers et le déséquilibre des parts modales s'y creuse davantage, en défaveur des modes les moins polluants. Dans le transport de fret, c'est la politique européenne des transports qui exerce aujourd'hui une influence déterminante à la fois sur la conduite de la politique française (à toutes les échelles) et sur les comportements de la quasi-totalité des acteurs et des opérateurs qui interviennent dans le domaine des transports en France. C'est donc sur le segment des flux de marchandises que notre papier traitera de la traduction européenne des principes fondateurs de la notion de transport durable.

Transportation generates negative externalities (especially environmental ones) widely known and denounced. Thereby, the reference to sustainability, now incontrovertible in many areas of the public action, reaches transportation via the concept of sustainable transportation. The most important need in sustainability is on freight transportation : carriage growth rate is higher than passenger transportation, and the unevenness between the modal parts is in favour of the most polluting. On freight transportation, the European Union policy exercises a determining opinion, both on the French public policies (at every scale) and on most of the actors stepping in the transportation domain in France.

The topic of this paper is on the segment of carriage flux and on the European translation of the founding principles of sustainable transportation.

[Haut de page](#)

Entrées d'index

Mots-clés :

[durabilité](#), [développement](#), [dynamique économique](#), [transport](#), [politique de transport](#)

Keywords :

[évaluation](#), [evaluation](#), [sustainability](#), [development](#), [economic dynamic](#), [transportation policies](#)

[Haut de page](#)

Plan

[1. Les politiques de transport durable : les fondements et leurs mise en oeuvre](#)

[1.1 Les grands objectifs des politiques européennes de transport durable en matière de fret](#)

[1.2 Les actions mises en oeuvre](#)

[2. Quel\(s\) impact\(s\) des politiques de transport durable sur le développement économique ?](#)

[2.1 Les enseignements de l'évaluation à mi-parcours du livre blanc](#)

[2.2. Un rôle essentiel du transport dans les dynamiques économiques : une représentation maintenue par les méthodes d'évaluation](#)

[2.3. Le transport, un outil de la coordination](#)

[Conclusion](#)

[Haut de page](#)

Texte intégral

[Signaler ce document](#)

1 Le transport génère des externalités négatives – notamment environnementales – largement reconnues et dénoncées. Aussi, la référence à la durabilité désormais incontournable dans de nombreux domaines de l'action publique, s'étend inévitablement au transport au travers de la notion de transport durable.

2 Apparue officiellement en 1991 dans le cadre de la CEMT (Conférence Européenne des Ministres Transport), cette notion retient une acception proche de celle du rapport Brundtland, en reprenant notamment les trois piliers traditionnels du développement durable : le transport durable doit « contribuer à la prospérité économique, au bien être social, et ce sans nuire à l'environnement et à la santé de l'homme » (CEMT, 1991).

- 1 Centre pour un transport durable, 1998, bulletin du transport durable n°1, www.cstctd.org mars, (...)

3 Le centre canadien pour un transport durable, leader sur ces réflexions, définit plus finement la notion de transport durable devant « permettre de répondre aux besoins en transport des personnes et des collectivités et ce en toute sécurité et de façon à respecter la santé des humains et des écosystèmes, ainsi qu'avec équité parmi les générations et entre celles-ci ; être abordable et efficace, offrir le choix du mode de transport et appuyer une économie dynamique ; restreindre les émissions et les déchets afin de respecter la capacité de la planète d'absorber ceux-ci, réduire au minimum la consommation des ressources non renouvelables, réutiliser et recycler les composants employés et réduire au minimum l'utilisation du sol et la production de bruit »¹.

4 C'est notamment en matière de fret que les enjeux de durabilité semblent les plus importants : le taux de croissance du transport des marchandises est en effet plus élevé que celui des passagers (2.8 % par an entre 1995 et 2004 contre 1.9 % pour la mobilité des personnes), et le déséquilibre des parts modales s'y creuse davantage, en défaveur des modes les moins polluants. C'est donc sur le segment des flux de marchandises que notre papier traitera de la traduction en actions publiques des principes fondateurs de la notion de transport durable.

5Malgré son émergence récente, c'est la politique européenne des transports qui exerce aujourd'hui une influence déterminante à la fois sur la conduite de la politique française (à toutes les échelles) et sur les comportements de la quasi-totalité des acteurs et des opérateurs qui interviennent dans le domaine des transports en France. Ce rôle majeur de la politique européenne résulte en grande partie de sa capacité à mobiliser et à combiner une très large diversité d'instruments d'action depuis la définition de règles générales en matière de concurrence jusqu'à l'aide à l'investissement dans les réseaux - en passant par l'incitation économique, la tarification, les normes techniques, les normes sociales ou même la contractualisation avec les collectivités locales (groupe opérationnel 11 du PREDIT).

6Après avoir analysé la traduction effective pour le fret des principes du transport durable au niveau européen (première partie), nous évaluerons dans un second temps si les objectifs ont bien été atteints, et questionnerons plus largement la réalité des liens entre les politiques de transport durable et le développement économique.

1. Les politiques de transport durable : les fondements et leurs mise en oeuvre

1.1 Les grands objectifs des politiques européennes de transport durable en matière de fret

7Au niveau européen, l'intégration du développement durable dans le champ des transports s'est renforcée officiellement avec le livre blanc de 2001, intitulé : « La politique des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix [2](#) ». Dans ce rapport, la Commission européenne identifie trois difficultés majeures du secteur :

- 2 CCE, 2001, « Livre Blanc : La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : (...) »
- la croissance inégale des différents modes de transport, qui reflète la meilleure adaptation de la route aux besoins de l'économie moderne ;
- la congestion de certains grands axes routiers et ferroviaires ;
- les nuisances à l'égard de l'environnement et de la santé des citoyens.

8Le livre blanc alerte donc les gouvernements face à la dégradation constatée du secteur et préconise la solution d'un « découplage » entre la croissance économique et la croissance de la demande de transport. L'OCDE définit le découplage comme la notion qui traduit les liens entre « ce qui est mauvais à titre environnemental » et « ce qui est bon au niveau économique ». Plus précisément, le découplage compare les pressions sur l'environnement aux évolutions des variables économiques qui génèrent ces pressions environnementales.

9Plusieurs options de découplage peuvent être prises. On parlera d'un « découplage absolu » lorsque la baisse de la mobilité est envisagée et d'un « découplage relatif » lorsque l'incitation au report modal lui est préférée, c'est-à-dire lorsqu'on veut reporter les flux sur des modes moins polluants, comme le mode ferroviaire.

10Si cette solution du report modal était celle retenue par le livre blanc de 2001, la révision récente de ce dernier en 2006 prône la co-modalité, autrement dit « le recours efficace à

différents modes de transport isolément ou en combinaison », s'éloignant ainsi de la stigmatisation du mode routier et du report systématique sur des modes dits doux. Avec la co-modalité, chaque mode de transport doit être optimisé, y compris le mode routier. C'est la recherche de l'efficacité - notamment économique - qui prime et justifie le recours à une panoplie plus vaste et plus souple d'instruments d'action en vue d'atteindre un objectif qui doit être spécifié en référence aux grands agrégats économiques. L'objectif n'est pas idéologique ou défini a priori (réduire le recours au mode routier), mais précisé en fonction du niveau d'activité économique souhaité. Ainsi l'OCDE rappelle que « le découplage absolu est souhaitable pour certains types de nuisances, particulièrement celles qui vont contraindre fortement l'activité économique dans le futur. Mais un niveau optimal de découplage doit être envisagé, en comparant le coût additionnel de plus de découplage avec les bénéfices environnementaux » (OCDE, 2006). Face aux critiques jugeant ces politiques trop timides, l'OCDE avance l'argumentaire suivant : « dans une économie en croissance, le découplage relatif implique certes que les pressions environnementales vont également croître. Mais si l'économie est en déclin, ni le découplage absolu ni le découplage relatif ne seront positifs en termes de développement pour la société dans son ensemble ». La Communication de la Commission le rappelle également : l'objectif de découplage ne doit pas faire oublier que « l'Europe a absolument besoin de systèmes de transport efficaces pour assurer sa prospérité, compte tenu de l'incidence de tels systèmes sur la croissance économique, le développement social ».

1.2 Les actions mises en œuvre

11 En vue d'atteindre les objectifs précédemment décrits, la politique européenne en faveur du transport durable a donc depuis 2001 adopté d'importants projets législatifs³. Les propositions majeures qui ont été à la fois adoptées et mises en pratique concernent la libéralisation du fret ferroviaire, l'amélioration des conditions de travail du TRM⁴ avec l'introduction du chronotachygraphe⁵, les Réseaux de Transport Européens, le programme Marco Polo, la nouvelle directive eurovignette, le développement de programmes industriels à grande échelle (Galiléo, ERTMS...), et la sécurité maritime.

- 3 Voir synthèse de ces mesures dans le tableau en annexe 1.
- 4 Transport Routier de Marchandises.
- 5 Analogique ou numérique, cet appareil enregistre la vitesse du véhicule en fonction de (...)

12 Le cadre général de ces actions est celui de **la libéralisation**, faisant reposer l'efficacité du système de transport sur le libre jeu des forces du marché. Des mesures importantes ont ainsi été mises en œuvre pour ouvrir le fret ferroviaire à la concurrence. Au sein de ce cadre, on peut distinguer schématiquement des actions de plusieurs types :

- - o 6 CCE, 2001, « Livre Blanc : La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : (...)

les actions de planification. C'est l'outil par lequel la puissance publique se donne et donne aux acteurs concernés une vision à moyen ou long terme de l'organisation du territoire qu'elle couvre. Au niveau de l'Union Européenne, le Traité de Maastricht (1993) prévoyait en titre XII la mise en œuvre de **Réseaux Trans-Européens** interconnectés et interopérables. Le livre blanc de 2001 affine pour sa part la liste des projets d'infrastructures prioritaires, en arguant que le soutien au réseau transeuropéen représente un élément important de la compétitivité européenne. « Sans infrastructures

connectées et libérées des goulets d'étranglement pour permettre physiquement la circulation des marchandises et des personnes, le marché intérieur et la cohésion territoriale de l'union resteront des concepts inachevés »[6](#).

- les *actions réglementaires* concernent **la sécurité maritime**, mais aussi **les conditions sociales dans le transport routier de marchandises**. Des directives fixent ainsi les qualifications de base nécessaires pour les chauffeurs professionnels, ainsi que les temps de conduite maximum et les temps de repos minimum qui seront contrôlés par chronotachygraphe.
- les *actions économiques* demeurent pour leurs parts assez partielles. Elles avancent dans la volonté d'harmoniser **la fiscalité sur les carburants**, mais ne fixent que des taux minima d'accises et maintiennent un différentiel fiscal injustifié entre le gazole et l'essence grâce à la notion de « carburant professionnel ». L'extension de la directive eurovignette de 1999 revient pour sa part sur les principes de **tarification de l'usage des infrastructures**, avec comme objectif d'aboutir là encore à une méthodologie commune entre les Etats Membres pour le calcul des péages. Mais la réflexion sur le calcul des coûts externes reste inaboutie.

13D'importantes actions ont surtout été menées dans le cadre du programme Marco Polo qui vise à subventionner des actions commerciales sur le marché des services de fret et à financer des actions impliquant des pays candidats à l'adhésion. Trois types de projets ont ainsi été financés : des actions de transfert modal, des actions d'apprentissage en commun, ou enfin des actions en faveur de projets novateurs et mobilisant des modes non routiers.

- 7 Conférence « bilan à mi-parcours du livre blanc sur la politique européenne des [...](#)

14Au vu de ce panorama rapide, la mise en œuvre des objectifs de transport durable peut sembler timide : le découplage relatif renonce à réduire la croissance de la mobilité, la co-modalité n'écarte pas a priori l'hypothèse du recours au mode routier. Un certain nombre de mesures ont par ailleurs été mises en attente car elles interféraient avec les mécanismes du marché ou nécessitaient davantage d'études. Il s'agit notamment de la finalisation de l'harmonisation sociale (avec la question des autorisations de conduite le week-end), de l'harmonisation des taxations du transport routier de marchandises, de la méthodologie commune pour internaliser les coûts externes et donc convenir d'homogénéiser la tarification de l'usage des infrastructures. Le bilan à mi-parcours du livre blanc reconnaît qu'« une concurrence internationale renforcée, mais aussi une croissance économique plus faible que prévue, ont rendu plus complexe la mise en œuvre d'une mobilité durable ». Toutefois, si les outils doivent être adaptés, en recourant notamment à une panoplie plus vaste et plus souple d'instruments d'action, les actions de transport durable menées et restant à mener le sont désormais clairement au nom de l'efficacité économique. Le message de Jacques Barrot[7](#), vice-président de la Commission européenne, en charge des transports, est à cet égard très clair quand il énonce les constats suivants :

- la mobilité ne peut pas être freinée. Même si on le voulait, la croissance économique implique une croissance des transports. Il ne s'agit donc pas de freiner la mobilité.
- la mobilité est un atout majeur pour la compétitivité. Il faut rompre avec le dogme de la déconnexion du taux de croissance des transports avec le taux de croissance du PIB. La stratégie des transports est un élément essentiel pour atteindre les objectifs de Lisbonne. Notons que la stratégie de Lisbonne pour promouvoir la croissance, la

compétitivité et l'emploi, s'appuie pleinement sur l'achèvement du marché intérieur et le développement des infrastructures.

- Il faut cependant conjurer les effets négatifs.

15 Les solutions de mobilité durable à imaginer ne devront donc pas mettre en péril des dynamiques économiques fortement corrélées à l'activité de transport. Le rôle central accordé au transport restreint ou tout du moins complexifie le champ des possibles en matière d'actions publiques. Aussi l'objet de notre deuxième section sera par conséquent de questionner ce lien entre transport et dynamiques économiques.

2. Quel(s) impact(s) des politiques de transport durable sur le développement économique ?

2.1 Les enseignements de l'évaluation à mi-parcours du livre blanc

16 Une évaluation à mi-parcours du livre blanc de l'Union Européenne de 2001 a été réalisée via l'étude ASSESS. Cette dernière envisage par ailleurs de façon prospective les impacts du livre blanc en fonction de différents niveaux de mise en œuvre des mesures d'ici 2010.

17 Les résultats de l'évaluation montrent que le découplage n'est pas du tout atteint pour le fret, même si le déclin du rail a été enrayé en valeur absolue. Par ailleurs, les différents scénarios n'auront en prospective que peu d'impacts sur la mobilité, puisque les tonnes-kilomètres n'évolueront que très faiblement. En termes de parts modales, les scénarios n'entraîneront qu'un léger arrêt de la croissance du TRM, accompagné d'une baisse corrélative de la mobilité, ce que le rapport estime mauvais pour le développement économique. En effet, les scénarios où la demande en faveur du TRM diminue ne sont pas forcément ceux où le rail augmente, mais ceux où la distance moyenne de transport diminue.

18 Si l'amélioration de la congestion serait à noter, il n'en va pas de même des effets environnementaux. Le livre blanc, quel que soit les scénarios retenus, aurait peu d'effets sur la durabilité (CO2 et polluants de l'air notamment).

19 Enfin, les effets sur le PIB et l'emploi seraient minces. Quand des effets existent, ils seraient néanmoins positifs.

- 8 CCE, 2006, « Pour une Europe en mouvement. Mobilité durable pour notre continent. Examen à (...) »

20 Les raisons invoquées à ce bilan mitigé sont une concurrence internationale renforcée et une croissance économique plus faible que prévue, qui ont rendu plus complexe encore la mise en œuvre d'une mobilité durable. L'examen à mi-parcours du livre blanc plaide donc en faveur d'un ajustement des outils et notamment un recours à une panoplie plus vaste et plus souple d'instruments d'action. Toutefois, les objectifs généraux de la politique des transports restent les mêmes. « Il s'agit d'assurer la mobilité dans de bonnes conditions de compétitivité, de sûreté, de sécurité et de respect de l'environnement, qui répondent totalement à l'agenda de

Lisbonne pour la croissance et l'emploi et la stratégie révisée en faveur du développement durable [8](#)». Si les outils doivent ainsi être ajustés, le couplage du transport et de l'économie reste néanmoins très présent, et conforté par la place accordée au transport dans les méthodes d'évaluation ex ante qui fondent les choix de politique.

2.2. Un rôle essentiel du transport dans les dynamiques économiques : une représentation maintenue par les méthodes d'évaluation

21L'OCDE convient qu'une évaluation systématique des effets économiques, sociaux et environnementaux devrait étayer tous les plans et programmes de transport ainsi que tous les grands projets d'investissements dans le secteur des transports, dans le cadre d'une procédure d'évaluation intégrée. En ce qui concerne les préconisations techniques, les évaluations intégrées devraient viser à présenter de façon systématique tous les effets favorables et défavorables pertinents sur le bien-être (économie, santé, environnement, sécurité), si possible en les chiffrant, sinon en en donnant une description qualitative transparente. La prise en compte du développement durable change peu de choses à la réflexion puisque, comme le rappelle la CEMT, « l'objectif du développement durable vise à maximiser le bien-être ».

22Les approches fondées sur la théorie du bien-être font donc partie de l'outillage traditionnel de l'économie des transports. Dans ces approches, l'évolution du bien-être résulte des gains de sécurité, de temps et de coût pour l'utilisateur permis par l'action publique en matière de transport, en contrepartie d'impôts supplémentaires. Le transport est dans les modèles considéré comme « une friction économique (une perte de ressources) qui doit être minimisée en réduisant les coûts et le temps » (étude ASSESS, 2005). Toute amélioration du système de transport conduit, ce faisant, à en réduire les coûts (coût de l'insécurité, coût de la congestion par exemple...) et génère par conséquent un impact positif.

23Les effets en termes d'amélioration du bien-être sont ici assimilés à un accroissement de l'utilité individuelle, à condition que les valeurs tutélaires (valeurs du temps et de la sécurité notamment), soient suffisamment élevées. Ces dernières sont des conventions, déterminées par les Etats, et ne varient pas d'une action publique à l'autre. L'évaluation des politiques de transport durable s'appuie sur la même logique et enrichit la sphère des valeurs tutélaires afin de prendre en compte l'ensemble des effets indirects ou non marchands. Ainsi, le « rapport Boiteux 2 » fixe les valeurs du temps, de la vie humaine, du bruit, de la pollution et de l'effet de serre. Celles-ci sont reprises dans l'instruction cadre de 2004 du Ministère de l'Équipement, instruction qui met à jour les modalités d'évaluation des politiques de transport. Quelques exemples sont cités dans l'encadré ci-dessous :

Encadré : exemples de valeurs tutélaires issues du rapport Boiteux 2

- **Valeur du temps pour les déplacements interurbains : fonction du mode et de la distance (route et < à 50 km = 8,94 € par voyageur et par heure).**
 - **Valeur du temps pour les déplacements urbains : fonction du motif et de Ile-de-France (IdF) ou non (déplacement professionnel hors IdF : 11,1 € par voyageur et par heure)**
 - **Valeur de la vie humaine : 1.5 million d'euros.**
 - **Valeur du blessé, fonction de la gravité et Transport Collectif / Transport Routier (grave pour le Transport Routier : 150 000 €).**
 - **Valeur du bruit, en % de la valeur locative des logements publiée par l'INSEE, et fonction du niveau d'exposition au bruit. Si le niveau de bruit est élevé (> à 70 dB), le taux de dépréciation est majoré de 30 % pour tenir compte des effets de long terme sur la santé.**
 - **Valeur de la pollution, fonction du mode (Véhicules Particuliers, Poids Lourds, bus, train) et de la zone (urbain dense, diffus, rase campagne) : PL en urbain dense : 28,2 € par véh.km. Des coefficients correctifs sont appliqués pour les zones confinées.**
- Valeur de l'effet de serre : 100 € par tonne de carbone entre 2000 et 2010, soit 6,6 centimes d'€ par litre d'essence et 7,3 centimes d'€ pour le diesel.**

24Ainsi, le seul élément qui entre en compte dans la prise de décision est la relation entre l'utilité et le coût de transport. L'objectif est d'accroître l'utilité collective en réduisant les coûts de transport au sens large. Les effets des politiques de transport sur l'utilité individuelle sont mécaniques, au travers des gains en coûts de transport, de sécurité et de temps. Une politique de transport durable doit dans ce cadre uniquement faire baisser les coûts des externalités négatives intégrées au calcul, pour garantir un niveau d'utilité plus élevé. Cet objectif peut par ailleurs être atteint sans remettre en cause la croissance de la demande de transport. Le couplage entre le transport et l'économie est ainsi maintenu par un raisonnement structuré uniquement en termes de coûts et qui lie le développement économique aux utilités individuelles.

25Utilisées à des fins évaluatives, ces méthodes ne tiennent pourtant pas compte du théorème d'Arrow, qui montre qu'il est impossible d'agrégier les utilités individuelles en une fonction d'utilité collective, sans abandonner au passage les hypothèses qui sont le fondement des méthodes utilitaristes. Si la théorie du bien-être vise l'évaluation sociale, elle le fait avec les méthodes de l'évaluation individuelle, en supposant une relation entre les deux. Par ailleurs, le passage de l'utilité collective au développement économique reste délicat. Ces méthodes n'en restent pas moins des outils de comparaison utiles entre plusieurs projets ou programmes.

26Pourtant, le rôle du transport dans les dynamiques s'avère plus complexe et devient notamment dans les systèmes productifs actuels un élément stratégique qu'il convient de gérer au-delà d'une simple optimisation de coût. Si l'objectif central reste l'amélioration des conditions de l'échange entre les acteurs, la place accordée au coût de transport se réduit dès lors qu'on considère qu'il existe des modalités efficaces de coordination hors prix.

2.3. Le transport, un outil de la coordination

27 Les besoins de transport des entreprises émanent de la nécessité de faire circuler des flux de biens, et de personnes. Mais de plus en plus, il convient non seulement de transporter ces flux, de les faire circuler, d'assurer leur transfert physique mais aussi d'organiser la circulation de ces flux. L'importance croissante des flux à traiter oblige à reconsidérer la gestion de la circulation qui gagne en importance et qui trouve sa traduction dans l'évolution de la conception traditionnelle de la logistique, qui au-delà de sa dimension opérationnelle, revêt peu à peu une dimension stratégique. Le rôle de la logistique devient, tant pour les groupes que pour les PME, un facteur stratégique de différenciation par rapport à leurs concurrents. L'efficacité de la circulation désigne ainsi l'aptitude des entreprises à mettre en place des échanges coordonnés et performants, et non plus uniquement à faire transporter leurs flux au moindre coût ou dans des conditions de transport optimales. La circulation efficace des biens dépend de la capacité de contrôler et de réguler les flux, de leur adaptation aux rythmes et contraintes de la production, de leur flexibilité et de leur fiabilité, ainsi que de l'association étroite entre flux de biens et flux d'informations, dans un but de « traçabilité ». Aussi, si un niveau minimal d'accessibilité est nécessaire pour la circulation, l'explication de son efficacité est à rechercher plutôt dans l'organisation des flux que dans les propriétés des systèmes de transport (Burmeister et alii in Dupuy et Burmeister, 2003). Les modifications des conditions de transport dans un sens de durabilité vont avoir une influence sur le transfert physique des flux, mais n'auront pas d'implications automatiques sur la dynamique génératrice de flux. Les actions des politiques de transport durable vont ainsi modifier les conditions de circulation, mais n'impliquent pas automatiquement des évolutions de l'organisation de cette circulation. Or, c'est cette dernière qui va conditionner les besoins de transport et l'utilisation réelle du système de transport.

28 Contrairement au schéma traditionnel, il n'existe en effet pas une seule logique de circulation, axée autour de l'optimisation des conditions de transport, mais une vaste gamme de moyens d'organiser la circulation selon le registre de coordination des activités productives privilégié. La multiplicité des relations inter-firmes amène en effet à repenser l'organisation des interactions avec les acteurs de l'environnement productif de la firme, l'organisation de la circulation des flux de biens, de personnes et d'informations avec ces acteurs, et génère des besoins de transport spécifiques.

29 Aussi, à des formes de coordination particulières vont correspondre des organisations logistiques spécifiques qui vont conditionner des besoins de transport variés et des appropriations différentes des évolutions du système de transport permises par l'action publique.

30 Autrement dit, les spécificités de la coordination entre acteurs productifs, caractérisées par exemple par les contraintes des fournisseurs, des clients, les contraintes de produits ou d'approvisionnements, vont se traduire par une organisation logistique spécifique : à une logique industrielle (i.e. une production de biens intermédiaires en grande série comme dans le secteur de la chimie) correspondra plutôt une logistique industrielle fondée uniquement sur le critère de coût où tous les modes de transport seront externalisés ; à une logique flexible (biens de consommation, production de masse mais différenciée comme le secteur de la confection ou de l'agro-alimentaire) correspondra plutôt une logistique « flexible » basée sur des critères de fiabilité et de flexibilité où le transport routier sera externalisé.

31 C'est pourquoi les objectifs d'une politique de transport dite durable nécessitent de considérer également les éventuels changements de l'organisation logistique qu'elle soutient, voire les évolutions des modalités de coordination entre les acteurs. Dans cette optique,

évaluer une politique de transport axée sur la durabilité nécessite d'envisager l'activité de transport non pas comme un facteur de développement postulé, mais de revenir sur l'appropriation qui est faite des évolutions du transport par les usagers et sur les modifications que ces évolutions génèrent dans l'organisation des activités et des interactions entre les acteurs.

Conclusion

32 Les politiques de transport durable sont l'expression de l'intégration du développement durable dans le secteur des transports. Cette référence, d'autant plus inévitable à la vue des externalités variées que le transport engendre, est basée sur l'acceptation énoncée dans le Rapport Brundtland, où la compatibilité d'une croissance économique et d'une diminution des atteintes environnementales et sociales n'est pas niée. Plus précisément, le rapport Brundtland envisage « plutôt la possibilité d'une nouvelle ère de croissance économique, s'appuyant sur des politiques qui protégeraient, voire mettraient en valeur la base même des ressources » (CMED, 1989, Introduction).

33 Les politiques de transport durable valident d'autant mieux cette définition que le transport est envisagé traditionnellement comme un facteur de développement. Il convient donc uniquement dans ce cadre de réduire les externalités liées à l'activité de transport, mais pas le niveau de l'activité lui-même.

34 Les actions et les instruments envisagés s'orientent ainsi vers la recherche de solutions utilisant de façon optimale tous les modes de transport, et pas uniquement le mode routier, qui génère le plus de nuisances environnementales.

35 L'efficacité des politiques de transport durable consiste donc à envisager les gains en termes de coûts de transport (au sens large) permis par l'action publique, en intégrant dans le calcul sous forme monétaire davantage d'effets externes du transport. Les politiques de transport durable, en réduisant les coûts du transport incluant les externalités négatives, devraient accroître les utilités et donc le développement.

36 Cette représentation limite le champ des possibles actions en faveur du transport durable. Si on peut certes considérer que l'efficacité économique repose sur des échanges efficaces entre les acteurs, cette efficacité ne doit pas être recherchée uniquement en termes de baisse des coûts de transport. Des formes d'interactions et de coordination hors marché se développent entre les acteurs et génèrent des besoins de circulation particuliers. Le soutien à ces formes d'organisation des échanges et des interactions ne doit pas être écarté (mutualisation des moyens logistiques et de transport, groupage...).

37 La récente conclusion de la Commission de diversifier les instruments d'intervention de la politique des transports durable va dans ce sens, notamment en insistant sur la nécessité d'élaborer un cadre stratégique pour la logistique en Europe. Sa mise en œuvre nécessite toutefois de reconsidérer le rôle et l'importance du transport dans l'économie. C'est donc bien le choix d'une représentation théorique du développement économique qui est décisive ici, ainsi que des facteurs, parmi lesquels le transport, qui vont l'influencer, et des conditions dans lesquels cette influence va s'opérer.

[Haut de page](#)

Document annexe

- [Annexes](#) (application/pdf – 15k)

[Haut de page](#)

Bibliographie

Allemand S., 1999, « Développement durable et sciences sociales », *Sciences Humaines*, mars.

ASSESS, 2005, « *Assessment of the contribution of the TEN and other transport policy measures to the mid-term implementation of the White Paper on the European Transport Policy for 2010* », final report.

Bizeray N., Blanquart C., Burmeister A., Colletis-Wahl K., 1996, « Infrastructures de transport et développement : de l'effet vers l'interaction ? », *Transports* n° 377.

Bonnafous A., 1999, « Les transports et l'environnement. Vers un nouvel équilibre », CNT, *La Documentation Française*.

CCE, 2001, « *Livre Blanc : La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : L'heure des choix* », 12 septembre.

CEMT, 1963, « *Résolution n°14 sur le bruit de la circulation urbaine* », novembre, Paris.

CEMT, 1989, « *Résolution n°66 sur les transports et l'environnement* », novembre, Paris.

CEMT, 1991, « *Le transport de marchandises et l'environnement* », OCDE, Paris.

CEMT, 1995, « *Transports urbains et développement durable* », OCDE, Annecy.

CEMT, 1998, « *Politiques de Transport Durable* », n°8, Publications de la CEMT.

CEMT, 2000, « *Politiques de transport durable* », OCDE.

CEMT, 2000, « *L'Evaluation Environnementale Stratégique* », OCDE, Paris.

CEMT, 2002, « *Transports Urbains durables : la mise en œuvre des politiques. Rapport final* », OCDE, février.

CEMT, 2003, « *Transports Urbains durables : la mise en œuvre des politiques. Examens nationaux* », OCDE, décembre.

CEMT, 2003, « *Des transports sûrs et durables : une garantie de qualité* », CEMT, Paris.

CEMT, 2003, « *Comment agir sur les déterminants de la demande de transport* », CEMT, Bruxelles.

CEMT, 2004, « Evaluation et prise de décision pour des transports durables », OCDE.

Centre pour un transport durable, 1998, *Bulletin du transport durable* n°1, www.cstctd.org mars, p.2.

CCE, 2006, « *Pour une Europe en mouvement. Mobilité durable pour notre continent. Examen à mi-parcours du livre blanc sur les transports publié en 2001 par la commission européenne* », Bruxelles.

CGP, 1994, « Transports : pour un meilleur choix des investissements », Rapport du groupe présidé par Marcel Boiteux, *La Documentation Française*, décembre.

CGP, 2001, « Transports : choix des investissements et coût des nuisances », Rapport du groupe présidé par Marcel Boiteux, *La Documentation Française*, juin.

CGPC – IGF, 2003, « Rapport d'audit sur les grands projets d'infrastructures de transport », Paris, février.

Clémentin B., Cheynet V., « La décroissance soutenable », www.decroissance.org

CMED, (sous la direction de Gro Harlem Brundtland), 1989, « *Notre Avenir A Tous* », Editions du fleuve, Montréal.

CNT, 1999, « Les transports et l'environnement. Vers un nouvel équilibre », *La documentation Française*.

CNT, 2002, « Transport et environnement : les politiques en Europe », *Dossier n°4, Observatoire des politiques et des stratégies de transports en Europe*, novembre, Paris.

Commission européenne, 2003, « *L'Europe à la croisée des chemins. Le transport durable : une nécessité* », Bruxelles.

Commission européenne, 2005, « *Bilan à mi-parcours du livre blanc sur la politique européenne des transports* », Bruxelles, 1^{er} décembre.

DATAR, 2003, « *La France en Europe : quelle ambition pour la politique des transports ?* », Paris.

Dron D., Cohen de Lara M., 1995, « Pour une politique soutenable des transports », collection des rapports officiels, *La documentation Française*.

Dupuy C., Burmeister A., 2003, « Entreprises et territoires. Les nouveaux enjeux de la proximité », *Les études de La Documentation Française*.

Guigou J-L., 1997, « Le mythe des grands travaux. Des infrastructures de transport à la société de l'information », *Futuribles*, novembre.

Joignaux G., Verny J., 2003, « Le découplage entre transport de marchandises et croissance : organisation productives, localisations et demande de transport », Colloque de l'ASRDLF :

Concentration et ségrégation, dynamiques et inscriptions territoriales, 1, 2 et 3 septembre, Lyon.

Latouche S., 2002, « L'antinomie du développement durable », *Transversales* n°2, 2^{ème} trimestre.

OCDE, 1997, « *Vers des transports durables. La conférence de Vancouver* », OCDE.

OCDE, 2006, « *Decoupling the environmental impacts of transport from economic growth* », OCDE.

Offner J-M., 1993, « Les effets structurants du transport : mythe politique, mystification scientifique », in *L'espace géographique*, n°3, p.233-242.

Plassard F., 1995, « *Infrastructures de transport et développement régional* », Conférence COST, Bâle, novembre.

Rabhi P., « *Pour une sobriété heureuse* », www.decroissance.org

Richardson T., 1997, "The trans-European transport network : environmental policy integration in the European Union", *European Urban & Regional Studies*, vol. 4, n° 4, p. 333-346.

Rodhain F., Llena C., 2005, « *Changer les mots à défauts de changer les choses ? Le développement peut-il être durable ?* », Journée du développement durable, AIMS, mai.

Wackermann, Gabriel., 1998, « Transports et environnement en Europe depuis 1945 », *Relations internationales*, n°96, p.415-430.

[Haut de page](#)

Notes

¹ Centre pour un transport durable, 1998, bulletin du transport durable n°1, www.cstctd.org mars, p.2.

² CCE, 2001, « Livre Blanc : La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : L'heure des choix. », 12 septembre.

³ Voir synthèse de ces mesures dans le tableau en annexe 1.

⁴ Transport Routier de Marchandises.

⁵ Analogique ou numérique, cet appareil enregistre la vitesse du véhicule en fonction de l'heure.

⁶ CCE, 2001, « Livre Blanc : La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : L'heure des choix. », 12 septembre.

⁷ Conférence « bilan à mi-parcours du livre blanc sur la politique européenne des transports », Bruxelles, 1 décembre 2005.

⁸ CCE, 2006, « Pour une Europe en mouvement. Mobilité durable pour notre continent. Examen à mi-parcours du livre blanc sur les transports publié en 2001 par la commission européenne », Bruxelles.

[Haut de page](#)

Pour citer cet article

Référence électronique

Corinne Meunier et Thomas Zeroual, « Transport durable et développement économique », *Développement durable et territoires* [En ligne], Dossier 8 : Méthodologies et pratiques territoriales de l'évaluation en matière de développement durable, mis en ligne le 13 décembre 2006, Consulté le 29 juin 2009. URL : <http://developpementdurable.revues.org/index3305.htmlformat=print%2523ftn6>

[Haut de page](#)

Auteurs

Corinne Meunier

Chargé de recherches ; 03.20.43.83.54 ; corinne.meunier@inrets.fr

Thomas Zeroual

Doctorant; 03.20.43.83.43; thomas.zeroual@inrets.fr

[Haut de page](#)

Droits d'auteur

© Développement durable et territoires