

Infrastructures & Mobilité

N° 160 - JUILLET-AOÛT 2016

La revue des politiques durables de transport



Transports et écomobilité : les collectivités relèvent le défi



Philippe Duron
député du Calvados
«La perspective d'une mobilité décarbonée doit se construire avec les progrès des motorisations automobiles.»



Philippe Mangeard
président de TK'Blue Agency
«Livrer une grande métropole en camions électriques diminuerait les émissions de CO₂ mais multiplierait au moins par 10 congestion et particules.»



Richard Darbéra
chercheur au CNRS
« On peut estimer qu'en région parisienne, le produit d'une taxe sur l'ensemble des courses permettrait de racheter toutes les licences des taxis en sept ans »



Serge Metz
président de G7
«Les chiffres disponibles indiquent qu'il n'y a pas de croissance rapide du marché parisien du transport particulier de personnes.»

Loi de transition énergétique et écomobilité : prendre en compte le coût sociétal du transport

Pour développer de façon pérenne des villes et territoires intelligents, les politiques publiques s'efforcent de susciter des initiatives innovantes au service d'une écomobilité citoyenne.

- Comment organiser l'approvisionnement des territoires et de la ville en biens et marchandises, sous l'effet conjugué de l'évolution des modes de consommation, de distribution ou de production? les nouvelles technologies et la transition énergétique sont les tuteurs des propositions à élaborer.
- Comment assurer la mobilité et la sécurité des biens et personnes, tout en garantissant croissance, attractivité et développement dans une perspective durable?
- Comment choisir et implanter les interfaces (hubs) entre production, distribution et consommation?



Philippe Mangeard, lauréat d'un trophée décerné par le BP2S en 2013 (© BP2S).

La question de la gouvernance se pose. Elle doit impliquer l'ensemble des parties prenantes et leur permettre d'arbitrer et prendre des décisions en toute lucidité et transparence, suivant des règles et processus acceptés par tous. Il faut réorganiser sans cesse les priorités, tout en gardant un cap de long terme de bonne gestion des ressources, par nature non illimitées.

Des coûts sociaux galopants dans les transports routiers...

En 2013, le transport routier de marchandises (TRM) représente plus des trois quarts des tonnes-km réalisées au sein de l'Union européenne (hors secteur maritime). Cette domination s'explique no-

tamment par des infrastructures nombreuses, un maillage optimal des territoires et une souplesse et flexibilité importante de ce mode de transport.

Toutefois, les coûts sociétaux générés par le TRM (congestion, pollution, bruit, accidents, émissions de GES) représentent, selon la Commission européenne, plusieurs centaines de milliards d'euros par an et la croissance continue des flux routiers menace de les rendre insoutenables pour les populations à long terme.

Par le biais de la politique communautaire, la Commission agit d'une part en faveur d'un report modal de la route vers les modes

massifiés (ferroviaire et fluvial) sur de longues distances, d'autre part pour une réduction des externalités négatives (EN) induites par le TRM à travers la promotion d'un ensemble de dispositifs et technologies d'optimisation de la consommation de carburant.

... et dans la logistique urbaine

L'optimisation et le partage de l'utilisation des infrastructures existantes sont à la source de gains très significatifs (jusqu'à 75 % de réduction de coûts de nuisances, 25 % en coûts économiques) du fait du foisonnement de nouvelles solutions de transport de passagers et de marchandises, poussées par la transformation digitale du secteur.

Les nombreuses nuisances sociétales des flux du transport vont encore s'amplifier avec la multiplication des petits déplacements sur le dernier km utilisant des petits véhicules, sous l'impulsion du e-commerce, des livraisons à domicile, et des attentes toujours plus immédiates des consommateurs.

(suite page 33)

... Les objectifs liés à la réduction des gaz à effet de serre, indispensables pour limiter le réchauffement climatique, ne doivent pas occulter la nécessité de mesurer avec précision l'ensemble des autres impacts dans un espace aussi dense que celui des métropoles. Les enjeux logistiques ne dépendent pas des seuls coûts économiques et émissions de CO₂, qui ne représentent que 3 à 5 % du coût de transport (1)

La première nuisance du transport est la congestion avec tout son impact économique et sur la qualité de vie; la deuxième est la pollution de l'air avec son énorme enjeu sanitaire, en particulier dans les métropoles (plus de 48 000 morts par an en France du fait des seules particules, selon l'OMS).

Des outils sont nécessaires pour mesurer l'ensemble des impacts des différents choix d'infrastructure ou de services de transport.

Quelles décisions vertueuses ?

Des décisions vertueuses peuvent être prises sur ces bases, par exemple, pour :

- Finaliser la mise en place de hub logistiques dans les centres villes et limiter au tout dernier km le foisonnement des petites livraisons;
- Organiser la mise en place de hub logistiques dans les centres villes et limiter au tout dernier km le foisonnement des petites livraisons
- Faire les bons choix de transport des matériaux, ciments, granulats, et déchets, gravats des grands chantiers (en tête, celui du Grand Paris).
- Implanter au mieux des plates-formes ferroviaires de transport combiné ou faciliter le transport fluvial en aménageant l'accès aux fleuves.

Les impacts sociaux-économiques comme la congestion, ou sur la santé, comme la pollution de l'air ou le bruit, sont locaux et subis au quotidien par chaque citoyen. Ils génèrent directement et an-

nuellement des dizaines de milliards de coûts économiques et sanitaires (identifiés dans les comptes nationaux du transport), contrairement au changement climatique, destructeur à long terme et relevant d'une problématique planétaire.

Livrer une grande métropole en camions électriques diminuerait les émissions de CO₂, mais multiplierait par 10 au moins congestion et particules, tant que leur charge utile sera si faible et imposera au moins 10 livraisons à la place d'une seule avec un 19t diesel EuroVI n'émettant plus de particules et très peu de NOx et SOx.

Le transport pese plus du quart des émissions de CO₂ de la planète, encore plus quand on essaie de le mesurer à l'échelle d'un territoire local.

Toutefois, la loi de transition énergétique a des objectifs RSE bien plus larges : compétitivité économique, santé, environnement, et changement climatique. Elle cherche à mobiliser, tous ensemble, acteurs publics, entreprises, associations et citoyens.

La création d'instruments d'évaluation, de projection, de pilotage et mesure est une étape indispensable et économisera nombre de quiproquos et postures conservatrices.

Des baromètres éco-responsables(2) sur des agglomérations, métropoles ou territoires locaux permettraient aux décideurs de mesurer sur le court, moyen et long terme la réalité des bénéfices sociétaux issus des décisions d'aménagement du territoire et de les piloter au mieux au vu des résultats atteints. ■

Philippe Mangeard, président de TK'Blue Agency

(1) Sur la base d'une tonne de CO₂ évaluée à 90 €, un tarif élevé (Update of the Handbook on External Costs of Transport, RICARDO - AEA, DIW eam, CAU - January 2014, CE Delft).

(2) Dans cette dynamique, l'agence TK'Blue apporte sa pierre pour une prise en compte de la dimension écoresponsable et durable du transport. En mesurant très finement, avec son indice TK'I, les impacts économiques et environnementaux, elle permet aux chargeurs et transporteurs de prendre réellement en compte l'empreinte environnementale de leurs opérations et ainsi mieux maîtriser sa réduction.