

Transports - Déplacements

Texte d'expression coordonnée de la
Maison Régionale de
l'Environnement et des Solidarités

Validé en Assemblée Générale de la MRES
du 25 avril 2008

Groupe de travail :
ADAV, CIEU CPIE-Villes de l'Artois, CRDTM, Echoway,
EDA, Fédération Nord Nature, Parole Citoyenne, UFC Que
Choisir, Virage Energie.

Enjeux de la politique des transports et préoccupations de la MRES

Extrait de la charte de la MRES

... la MRES se fixe une triple méthode d'intervention :

1 - le soutien militant aux associations (mise à disposition et prêt de matériel et de locaux, services gratuits, aide aux projets, recherche de financements, etc...)

2- la mise en réseau des associations afin de susciter les confrontations, les synergies et mieux dégager le caractère global des actions et ainsi favoriser leur réussite.

3- L'interpellation publique. La MRES n'est pas un parti politique, ni un syndicat, en tant que telle, elle se refuse à tout engagement partisan ou électoral. Cela ne signifie pas que la MRES doit être silencieuse sur les enjeux de notre société. La MRES pratiquera l'interpellation publique chaque fois que seront en question les valeurs humanistes, citoyennes et écologiques auxquelles elle se réfère.

Préambule

Les déplacements occupent une part importante de nos vies. L'évolution des techniques et de l'économie amène les personnes et les objets à se déplacer de plus en plus facilement, rapidement, sur des distances de plus en plus longues et à des prix relativement bas par rapport aux coûts réels. Or cette augmentation pose d'importants problèmes environnementaux, sociaux, économiques : les associations du réseau MRES proposent de réfléchir à ces enjeux et d'avancer des pistes permettant de limiter les déplacements subis ainsi que l'amplitude globale des déplacements. Ces préconisations ne visent pas un appauvrissement des relations entre les êtres humains ni à restreindre la mobilité et la liberté des personnes ; elles n'auront pas pour effet un repli des sociétés sur elles-mêmes.

Notre objectif est de contribuer au débat sur les choix individuels et collectifs nécessaires dans "un monde fini", aux ressources limitées, pour garantir à chacun et y compris à nos descendants, un mode de vie acceptable dans un environnement de qualité.

Remarque : ce texte porte sur les déplacements des personnes et des marchandises et ne traite pas des migrations de population, ni des moyens immatériels.

Quels sont les besoins de mobilité ?

La mobilité en elle-même n'est pas un besoin, mais c'est la condition indispensable à la satisfaction de besoins vitaux et sociaux fondamentaux : se nourrir, se rencontrer, échanger avec les autres. Ces nécessités exigent des déplacements pour travailler, se procurer les denrées, se soigner, s'instruire, se distraire, rencontrer la famille et les amis ...

Ces besoins sont les mêmes quels que soient le lieu et l'époque, mais les modes de déplacement ont évolué avec les progrès techniques indéniables, de la marche au supersonique. Les chercheurs ont constaté que depuis que ces phénomènes sont étudiés, le nombre de déplacements effectués chaque jour n'a pas varié : en moyenne 3,5 à 4. En revanche les distances parcourues ont augmenté avec l'évolution des moyens de transport et les villes se sont étalées. Bien souvent les déplacements quotidiens ne sont pas choisis mais subis, en raison de l'éclatement de la ville en quartiers spécialisés : logement, travail, loisirs...

La mobilité étant nécessaire à la satisfaction des besoins fondamentaux, l'organisation sociale et les politiques publiques doivent assurer pour chacun le droit et la possibilité de se déplacer, en tenant compte des enjeux et des conséquences des déplacements, en construisant des infrastructures conformes à l'intérêt général, en diversifiant l'offre de transports et en favorisant les comportements individuels responsables.

Les enjeux

Enjeux environnementaux

Les transports contribuent fortement à l'émission de gaz à effet de serre, responsables du réchauffement climatique : en France 35%¹, au niveau mondial environ 14%². Le secteur des transports représente à lui seul 1,3 fois la quantité de CO2 autorisée par le protocole de Kyoto.

Les transports, routiers principalement et les autres dans une moindre mesure, émettent des gaz et particules nocifs pour la santé des êtres vivants ; cet effet est particulièrement sensible en ville. Par exemple, dans l'agglomération lilloise, la pollution à l'ozone affiche une tendance à la hausse durant les cinq dernières années (cf ATMO Nord - Pas-de-Calais).

Les transports routiers surtout, ferroviaires et aériens également, créent des bruits, néfastes pour les riverains. Les quartiers populaires y sont particulièrement exposés.

Les choix d'aménagement du territoire et d'urbanisme ont conduit à multiplier les infrastructures de transports et zones logistiques. Ces équipements ont pour effets :

- * la diminution des terres cultivables
- * le morcellement de l'espace, qui a un impact sur la biodiversité,
- * l'imperméabilisation des sols, qui perturbe l'écoulement des eaux.

L'explosion des transports motorisés et individuels contribue fortement à l'épuisement des réserves mondiales de pétrole.

L'augmentation des transports et l'exacerbation de la concurrence augmentent les risques d'accidents, impliquant des matières dangereuses (marées noires, déchets toxiques, ...)

De plus, dans le futur, le passage maritime du nord-ouest canadien ouvert "grâce" au réchauffement climatique, va amplifier les échanges entre l'Asie et l'Atlantique, faisant peser de lourdes menaces de marées noires et autres catastrophes écologiques sur toute la zone arctique.

Enjeux Sociaux

Homo-automobilis

L'automobile individuelle présente un certain nombre de commodités : mode de déplacement souple, instantané, de porte-à-porte. En première approche, elle est donc perçue comme un outil de liberté, une marque de statut social, voire de puissance. S'appuyant sur ces avantages pratiques et symboliques, notamment l'esprit de compétition, les lobbies industriels, grâce à la publicité, ont réussi à faire de l'automobile un objet identitaire fort. Les urbanistes ont contribué à forger les villes pour faciliter l'usage de la voiture. Ne sommes-nous pas tous devenus des Homo-automobilis dans les sociétés développées ? Malheureusement, ce "modèle" s'étend peu à peu à toute la planète.

Exigence de mobilité : liberté ou contrainte ?

L'"auto-mobilité" est perçue comme une liberté nouvellement acquise, même si elle est devenue de plus en plus une nécessité, voire une contrainte, pour de nombreux salariés. La question de la localisation des emplois est cruciale. Les distances résidence-travail s'allongent. Alors que les lieux de production se concentrent, les lieux de résidence s'étalent, sans infrastructures ni services de transports alternatifs à la route. C'est davantage de temps dans les transports. Les habitants n'ont plus le choix.

Les contraintes de temps produisent de manière inexorable ce qu'on appelle "les heures de pointe" et

1 source : ADEME

2 source : World Ressource Institute ; 2000.

les encombrements qui vont avec, générant perte de temps, stress, exposition à des polluants atmosphériques.

Accessibilité des transports en commun

Les conditions de transport s'apprécient sur plusieurs plans : l'accessibilité, le coût, le confort, la complémentarité et la sécurité. Des conditions confortables de transport à toute heure de la journée sont nécessaires au développement des transports en commun. La sécurité est due à chaque usager. Le sentiment d'insécurité, encore trop présent chez certains usagers, trouve sa source dans la rumeur : "chacun connaît quelqu'un qui connaît quelqu'un qui a vu, un jour, dans le métro..."

L'offre de transports en commun n'est pas toujours adaptée. S'il est facile de se rendre en un point par ce moyen, le retour est parfois impossible. Leur fréquence rend souvent les temps de transports globalement plus longs qu'en transports individuels, et pour un prix perçu comme non attractif.

De plus, en l'absence d'une politique tarifaire adaptée aux familles, le coût des transports en commun est ressenti comme trop élevé. En réalité, ce sont les coûts liés à l'automobile qui sont sous-évalués.

La loi "handicap" de 2005 étend l'obligation d'accessibilité à toute la chaîne de déplacement. L'accessibilité doit s'entendre pour toute personne connaissant quelques difficultés à se déplacer, personnes âgées, parents avec poussettes...

Par ailleurs, les personnes en grandes difficultés sociales ou psychologiques peuvent aussi rencontrer des problèmes pour sortir de leur quartier.

Un service minimum des transports en commun ?

Les usagers sont en droit d'attendre la continuité du service de transports en commun. Cependant, il ne saurait être question d'opposer ce droit au droit de grève des personnels, garanti par la Constitution. Les solutions sont à chercher dans une amélioration permanente du dialogue social.

Enjeux économiques

La croissance de la mobilité est souvent présentée comme indispensable à la croissance de l'économie, laquelle serait indispensable au développement et au bien-être des sociétés. Le même a priori prévalait pour la consommation énergétique, a priori battu en brèche par la prise de conscience de l'épuisement des ressources.

Transports, économie et système organisationnel

Production, distribution, consommation

Les modes de production et de consommation actuels sont de plus en plus basés sur le principe des flux tendus : les stocks représentent un coût pour les entreprises, ce sont alors les camions qui font office d'entrepôts et permettent de satisfaire au plus vite la demande. Par ailleurs, la délocalisation des productions entraîne une explosion des transports maritimes par conteneurs. Répondant à l'offre du tout disponible à tout moment et au plus bas prix, les consommateurs ont favorisé l'inflation des déplacements des produits de consommation.

Partage de l'espace

Le prix de l'immobilier dans les centres urbains a pour effet l'installation des ménages toujours plus loin en périphérie. Ce phénomène d'étalement urbain a pour conséquence l'augmentation de la dépendance à la voiture et l'augmentation des trajets automobiles.

Ainsi dans le budget des ménages, la part consacrée aux transports est aujourd'hui le deuxième poste de dépenses après le logement, dépenses imputables à 83% à la voiture particulière.

Par ailleurs, dans les projets d'aménagement des espaces urbains, les modes doux (vélo, marche à

ped...) sont encore trop peu pris en compte. Exemple : lors de l'implantation d'une entreprise ou la construction d'un habitat collectif, des places de parking voitures sont prévues mais pas la desserte en transports en commun ni les emplacements vélo.

Transports et loisirs

Quatre milliards de trajets individuels par avion ont été effectués en 2005. Le tourisme contribue donc aux perturbations environnementales attribuables à l'activité humaine. Le transport est responsable d'environ 80% des nuisances totales sur l'environnement d'un touriste moyen. On s'attend en outre à ce que le tourisme et le transport de passagers par avion augmentent respectivement de 4% et de 5% par an d'ici à 2015, or c'est le mode de transport le plus impactant au niveau climatique...

Marché des transports : dysfonctionnements et concurrence déloyale

Coûts externes et vérité des coûts

Les transports engendrent des nuisances : pollution de l'air, effet de serre, bruit, accidents de la route, temps perdu par la congestion des réseaux, occupation de l'espace, impacts paysagers, etc. Ces nuisances environnementales, sanitaires et climatiques ont un coût, appelé coût externe car non supporté par les usagers mais par la collectivité ... et par les générations futures. Par exemple, les nuisances liées au transport routier coûtent chaque année à la région Nord – Pas-de-Calais entre 1,7 et 5,9 milliards d'euros, soit 1,9 à 6,8% du PIB régional.

Ce sont les transports routiers et aériens qui induisent les coûts externes les plus élevés, loin devant le ferroviaire et le fluvial. Le fait de ne pas raisonner en terme de coût global provoque alors des distorsions de concurrence sur le marché des transports. D'autant plus que certains modes, pourtant très émetteurs de CO₂, bénéficient d'avantages conséquents : c'est le cas par exemple du transport aérien qui est exonéré de taxe sur le kérosène par la convention de Chicago de 1944 !...

Marchandises : sécurité, contrôles et législation

La logique de la recherche du coût minimal, les pavillons de complaisance, l'insuffisance des contrôles, conduisent à la présence sur les océans de "bateaux poubelles" qui génèrent des catastrophes environnementales et sociales.

De même, le trop faible nombre de contrôles des transports routiers de marchandises encourage le recours à une main d'oeuvre étrangère sous-payée et le non-respect des temps réglementaires de conduite.

Infrastructures et financements publics

Avant tout projet d'infrastructure de transport, une étude analyse la rentabilité du projet à long terme. Les valeurs de référence utilisées actuellement en France (taux d'actualisation, coût de la tonne carbone, valeur du temps) ont tendance à minimiser le coût supporté dans le futur. Ainsi par ce système, l'analyse coûts / avantages du projet se trouve biaisée. Les infrastructures routières sont jugées rentables plus rapidement par rapport à des structures alternatives. Or les élus et décideurs publics, qui engagent la collectivité pour un grand nombre d'années, se basent sur cette analyse avant d'opter pour un projet d'infrastructure de transport.

Enjeux en terme de solidarité internationale

Il est de la responsabilité des pays du “Sud” de déterminer quelles sont leurs priorités pour permettre leur développement. Nous pouvons certes être inquiets devant certains choix comme des privatisations des moyens de transport (chemins de fer) qui se font au détriment de la desserte des populations locales, ou des retards apportés à l'amélioration du réseau routier qui maintiennent des zones entières dans l'isolement. Nous déplorons aussi le manque de moyens qui force des liaisons fluviales ou côtières à se faire avec des bateaux surchargés et dans un état de vétusté de grande dangerosité.

Ce sont nos habitudes de consommateurset les orientations économiques mondiales qui conduisent à une inflation des transports à l'échelle de la planète. Est-il nécessaire de multiplier les liaisons aériennes pour amener journellement fleurs et fruits dans nos magasins alors que nous savons que ces cultures profitent rarement aux populations locales, et même nuisent à leur santé et à leur environnement ?

Généraliser à l'ensemble de la planète le modèle d'organisation des transports adopté par les pays développés n'est pas tenable collectivement, pour des raisons d'épuisement des ressources énergétiques et de matières premières, de pollutions diverses, de santé publique, d'occupation de l'espace.

Nos préconisations

L'examen des enjeux environnementaux, sociaux et économiques liés aux déplacements et aux transports montre une situation que nous estimons très préoccupante.

Le premier objectif d'amélioration est pour nous de rééquilibrer les différents modes de transport, en réduisant fortement la part de la route, de loin la plus gourmande en ressources énergétiques, la plus polluante et la plus coûteuse pour la collectivité. Parallèlement, c'est aussi de réduire globalement les distances parcourues, et tout particulièrement par les marchandises.

Des modifications profondes de nos modes de production et de consommation, ainsi que d'aménagement du territoire seront nécessaires. Nous ne prétendons pas traiter de manière exhaustive ce sujet vaste et complexe et notamment pour les pays du Sud et les réponses qu'ils devraient apporter.

Nous indiquons ici quelques exemples de mesures à prendre dans différents domaines et nous nous limiterons à des propositions applicables à l'échelle française et européenne ; certaines d'entre elles sont empruntées au Réseau Action Climat France.

Notre conviction est que pour réussir il sera indispensable d'articuler des changements de comportements individuels et des politiques publiques cohérentes.

Exemples de “comportements citoyens”

- × privilégier les transports en commun, la marche, le vélo...
- × réduire l'usage de la voiture personnelle et de l'avion,
- × acheter local et de saison pour réduire les distances parcourues par les marchandises,
- × prendre en compte les transports dans le choix de sa résidence,
- × pratiquer l'autopartage (un véhicule appartient à plusieurs personnes qui l'utilisent à des moments différents) et le covoiturage (plusieurs personnes se groupent dans un même véhicule pour un trajet),
- × avoir une conduite automobile “douce”,
- × pour les loisirs, ne pas penser systématiquement à des “paradis lointains”, mais goûter aussi à des destinations de proximité, qui peuvent se révéler aussi plaisantes et humainement enrichissantes, et utiliser des modes de déplacement alternatifs et ludiques.

Exemples de politiques publiques et de décisions d'infrastructures

Repenser la ville...

- ×rééquilibrer le développement des villes centres et des villes moyennes,
- ×pour éviter les déplacements obligatoires entre espaces spécialisés (logement, travail, consommation, loisirs...), densifier le tissu urbain existant, concevoir et réaménager des villes “denses” et conviviales,
- ×limiter les zones commerciales de grande distribution en périphérie et redynamiser le petit commerce urbain,
- ×pour limiter la place de la voiture : ne plus construire de voies pénétrantes ni de parkings en centre-ville, rendre de l'espace aux piétons,
- ×pour rendre les transports en commun plus attractifs : augmenter leur régularité, fréquence, ponctualité, intermodalité (possibilité d'emprunter facilement différents modes de transport pour un même déplacement), et adopter une politique tarifaire adaptée aux besoins de tous, mettre en oeuvre des actions d'éducation à la mobilité pour tous,
- ×promouvoir les plans de déplacement d'entreprise et scolaires, par exemple sur le modèle développé par l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie,
- ×construire des pistes cyclables sûres et continues, promouvoir le vélo,
- ×instaurer un “code de la rue”, qui prenne en compte la vulnérabilité des modes de transports autres que la voiture (piétons, cyclistes,...).

... et les transports de marchandises

- ×favoriser le ferroviaire, le ferroutage, la voie d'eau, le cabotage maritime, faciliter l'intermodalité,
- ×soutenir les “circuits courts” : Associations pour le Maintien d'une Agriculture Paysanne, marchés locaux, ...
- ×rationaliser la distribution des marchandises en ville par la mise en place concertée de relais logistiques,
- ×penser les transports en termes de coût global intégrant ainsi les coûts des effets sur la santé et sur l'environnement.

Quelques mesures techniques :

- ×réduire les vitesses maximum autorisées, au moins sur autoroute,
- ×affecter les recettes du stationnement payant au financement de transports sobres en carbone,
- ×réduire la consommation unitaire des véhicules et fixer un taux maximum d'émission de CO₂,
- ×instaurer un système de bonus-malus sur l'achat de véhicules (dispositif prévu au Plan Climat 2004 et non appliqué).
- ×Instaurer une taxe annuelle sur les véhicules polluants (cf Grenelle)

Réduire la part des I transports polluants (auto, avion)

- ×ne plus augmenter les capacités du réseau routier,
- ×mener des campagnes d'opinion tendant à modifier l'image sociale de l'automobile et autres véhicules motorisés,
- ×réglementer la publicité sur les véhicules gourmands en énergie.
- ×Interdire les vols aériens intérieurs quand des alternatives TGV existent.
- ×Appliquer les textes interdisant l'abattement fiscal sur les frais réels des personnes qui utilisent leur voiture pour leur trajet domicile-travail alors qu'une alternative efficace de transports en commun existe.

Quelques préconisations au niveau régional :

- × abandonner définitivement le projet d'A24,
- × avant tout projet d'agrandissement de l'aéroport de Lesquin, mener dans la transparence une étude socio-environnementale approfondie
- × veiller à la réalisation du canal Seine-Nord dans l'esprit des remarques faites lors de l'enquête publique
- × mettre en oeuvre un tram-train ambitieux à l'usage des voyageurs et des marchandises
- × instaurer un titre unique de transport à l'échelle de la Région (carte Orange),
- × maintenir et redynamiser le réseau ferré secondaire.

Attention aux “fausses bonnes solutions” :

× les agrocarburants, qui entrent en concurrence avec les cultures alimentaires, provoquant une hausse des prix de l'alimentation, en particulier dans les pays pauvres, et présentent tous les risques de dérive de la monoculture intensive : engrais chimiques et biocides générateurs de gaz à effet de serre, dissémination des OGM, dégradation des eaux et des sols, impact important sur la biodiversité...

× la “compensation-carbone” des déplacements personnels polluants.

Ces mesures ressemblent fort à des alibis pour ne pas remettre en cause la logique du tout-transport, et continuer d'accroître les distances parcourues.

Et aux solutions faussement simples :

× le péage urbain qui réglerait les problèmes de congestion urbaine et de salubrité mais soulèverait des problèmes en termes d'équité sociale et de libertés publiques,

× la généralisation des véhicules électriques, hybrides, à hydrogène, à air comprimé, qui ne résolvent pas les problèmes de congestion urbaine et, pour certains, entraînent d'autres pollutions.

