



**HAL**  
open science

## Les conditions de production d'un transport durable:nouvelles interventions publiques, nouveaux référentiels ?

Corinne Blanquart, Frédéric Heran, Thomas Zeroual

### ► To cite this version:

Corinne Blanquart, Frédéric Heran, Thomas Zeroual. Les conditions de production d'un transport durable:nouvelles interventions publiques, nouveaux référentiels?. Développement durable et territoires, 2013, 4 (3), 5p. 10.4000/developpementdurable.10066 . hal-00961195

**HAL Id: hal-00961195**

**<https://hal.science/hal-00961195>**

Submitted on 20 Mar 2014

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Corinne Blanquart, Frédéric Héran et Thomas Zérroual

## Les conditions de production d'un transport durable : nouvelles interventions publiques, nouveaux référentiels ?

- 1 Confrontées à la montée des préoccupations environnementales et sociales, les politiques de transport se sont progressivement orientées vers une nouvelle référence : le transport durable. Les politiques de transport doivent alors encourager une mobilité favorisant des objectifs très divers, voire paradoxaux : s'il faut toujours soutenir la croissance économique à travers la mobilité des personnes et des biens, il s'agit également de ne pas détériorer les sphères environnementales et sociales. Cependant, l'évaluation en 2006 du livre blanc des transports et plus globalement les évolutions des impacts des transports pendant ces 15 dernières années semblent réfuter les efforts des politiques de transport durable. La consommation d'énergie est particulièrement mise en cause : « *l'efficacité énergétique des transports s'améliore, mais les gains d'efficacité n'ont pas été entièrement consacrés à la réduction de la consommation totale de carburant et n'ont pas suffi pour compenser l'accroissement du volume de l'activité de transport* » (CCE, 2009). Le transport n'a pas réduit notablement sa production de GES en faisant appel à des sources d'énergie plus propres et dépend toujours à 97 % des combustibles fossiles.
- 2 Face à ces constats, les politiques de transport tentent de faire évoluer leurs actions. La nécessité de modifier ou de compléter l'action publique en matière de transport apparaît dans les discours à différentes échelles, notamment au regard des problèmes environnementaux. La Commission Européenne veut notamment multiplier les instruments d'action. Toutefois, cette diversification souhaitée est peu effective, et les changements dans les interventions publiques demeurent limités. Plus que les résultats limités des politiques publiques, c'est leur caractère récurrent qui pose question. Si des signaux d'évolution sont donnés (Grenelle de l'environnement, taxe carbone...), les changements, tant dans les objectifs, que dans les instruments ou les méthodes, ne sont opérés qu'à la marge. Les évolutions sont contraintes par la permanence des paradigmes, des systèmes de sens qui structurent toute politique publique. Les ajustements interviennent par conséquent au sein des référentiels qui prévalaient jusqu'alors, même si le développement durable et les problèmes non-résolus des nuisances environnementales appellent des changements plus radicaux.
- 3 Dans ce contexte de complexité croissante où les acteurs et leurs interactions sont plus nombreux, où les politiques évoluent à la marge, appeler à des changements plus radicaux nécessite en amont des ré-interrogations.
- 4 Promouvoir le transport durable implique notamment d'adapter l'action publique aux différents contextes.
- 5 La question des déterminants des choix de transport, se situant au-delà de la sphère du transport *stricto sensu*, est donc essentielle pour envisager d'autres solutions politiques, et notamment des interventions plus en amont.

### 1. Retour aux déterminants du transport

- 6 Deux premières directions sont proposées dans ce dossier, structurées autour de la question des déterminants du transport. Une série d'articles traitera des déterminants de la mobilité des personnes tandis qu'une autre analysera le transport des biens. Ces approches permettent d'envisager de nouveaux leviers d'interventions publiques, sur une sphère plus large que la question du transport.
- 7 En matière de mobilité des personnes, les catégories de population, comme le type de territoires de résidence (urbain/rural) figurent parmi les déterminants de la mobilité, et conditionnent les pratiques et les possibilités d'appropriation des offres nouvelles de services. Huyghe, Baptiste et Carrière développent ces analyses, au regard de la dépendance à la voiture en zone rurale.

- 8 La géographie des résidences et des emplois influencent aussi la mobilité. Tenir compte de la mobilité domicile-travail et de la répartition spatiale des activités et des emplois permet à Bouzouina, Quetelard et Toilier d'avancer des pistes sur d'éventuels gains de réduction de la consommation énergétique et des émissions de CO<sub>2</sub> liées aux transports.
- 9 En matière de transport des marchandises, là encore les déterminants de la demande sont multiples. L'article de Gonçalves évoque le rôle de la localisation des clients mais aussi et surtout la nature des relations qui relient les différents acteurs de la chaîne. En fonction des modalités de coordination entre les acteurs, les stratégies logistiques seront différentes et appelleront des besoins de transport eux-mêmes différents.

## 2. Quelle panoplie d'interventions ?

- 10 Les politiques de transport durable s'engagent largement vers l'utilisation d'outils incitatifs économiques et technologiques. Le rapport du Conseil économique pour le développement durable intitulé « Croissance verte » vient confirmer l'importance de ces deux mesures économiques et technologiques (Crifo P., Debonneuil M., Grandjean A., 2009). Ces deux types d'outils peuvent permettre de diminuer les impacts négatifs du transport. Mais les attentes en termes de résultats sont à nuancer. Concernant les outils économiques, les nouveaux signaux prix ne permettront pas de modifier tous les comportements, même à moyen-long terme. Changer de comportements vis-à-vis de l'environnement reste conditionné par l'existence d'une marge de revenu ou d'une alternative. La fiscalité environnementale est ainsi discutée dans ce dossier, au travers de l'article de Némoz concernant la mise en place d'une éco-fiscalité automobile pour les véhicules particuliers en Belgique. Elle montre les difficultés à maîtriser l'ensemble des déterminants « non rationnels » pour la théorie économique de la mobilité.
- 11 Concernant les outils d'innovation technologique, ils sont également une source possible d'amélioration de l'environnement. Mais se concentrer uniquement sur ce type d'innovation semble également limité. Le rapport du Conseil économique pour le développement durable met d'ailleurs en garde une utilisation centrée uniquement sur l'innovation technologique (ibid, 2009). Le changement dans les politiques publiques ne réside pas tant dans le contenu technique des mesures que dans la façon dont d'autres représentations du monde se diffusent et s'imposent au sein du système décisionnel.
- 12 La modification de l'intervention publique était également fortement suggérée par le rapport Stern en 2006. Il est pour cela intéressant de s'interroger, dans la lignée de l'article d'Ollivier Trigalo, sur les processus qui conduisent aux choix de politique des transports. Son article interroge ainsi le choix de la fiscalité pour la politique routière et environnementale en France.
- 13 Il met en évidence la prédominance des savoirs techniques en matière de simulation de trafic et de traitement fiscal qui constituent des ressources de pouvoir et de légitimité pour la technocratie qui conserve ainsi un rôle central. Des évolutions de ces référentiels, et des apprentissages organisationnels sont donc nécessaires au sein de la sphère publique.
- 14 Les mobilités plus durables ne passeront donc plus uniquement par les solutions traditionnelles. L'article de Huyghe, Baptiste et Carrière nuance ainsi l'intérêt d'une amélioration de l'offre et insiste sur la nécessité de mieux cibler la demande de déplacements et d'impulser des changements de comportements.
- 15 On relativise également des solutions dites « vertueuses » tels les circuits courts qui ne le sont que moyennant un accompagnement et des évolutions des stratégies logistiques, comme le montre l'article de Gonçalves.

## 3. De nouvelles pistes plus proches de la demande de transport

- 16 Au-delà de la critique, le dossier évoque des pistes nouvelles. Celles-ci sont diverses mais reposent toutes sur l'idée d'un ciblage et d'une différenciation des actions par rapport aux caractéristiques de la demande de transport :
- 17 Huyghe, Baptiste et Carrière évoquent l'intérêt des services plus individualisés : le covoiturage, l'autopartage entre particuliers et l'autostop de proximité, systèmes auto-organisés. Ces services peuvent permettre aux pratiquants de créer leurs propres services

« personnalisés », en termes d'horaires ou de destinations. Ces pratiques contribuent aussi à changer l'image de la voiture, qui serait à terme plus un « service de mobilité » qu'un bien propre.

18 Pour leur part, Louvet, Rocci et Le Bris développent les opportunités de l'innovation, non pas technologique, mais sociale en transport, reposant sur des solidarités et des stratégies d'entraide, de conseil et d'information mutuelle entre communautés de pratiques (covoiturage, autopartage entre particuliers) qui offrent à l'usager un affranchissement de tel ou tel mode et lui permettent une plus grande flexibilité dans la composition de son cocktail mobilité.

19 Bouzouina, Quetelard et Toilier réaffirment la nécessité de repenser les localisations résidentielles et des activités économiques de façon coordonnée, à l'échelle du bassin d'emploi. Ils évoquent également l'importance des démarches de sensibilisation et d'incitation : démarches collectives (PDE/PDIE) centrées sur les migrations domicile-travail auprès des établissements ou des lieux d'activité les plus générateurs de CO<sub>2</sub> dans leur accès.

20 En matière de transport de marchandises, les interactions reconnues entre les systèmes productifs et les systèmes de transport plaident pour des actions publiques différenciées directement au niveau de la sphère productive, afin d'intervenir sur les déterminants des choix logistiques et de transport des firmes. Les changements de comportement en matière de fret nécessitent d'accompagner l'apprentissage et l'innovation organisationnelle inhérents aux nouvelles pratiques modales. L'article de Vaillant montre à cet égard l'inertie des connaissances mobilisées par les stratégies logistiques des entreprises et montre l'apprentissage nécessaire au recours à un mode non-routier. L'auteur mise sur évolution des connaissances mobilisées par les personnes impliquées dans les processus d'élaboration des chaînes logistiques. Cette évolution devrait, en outre, être radicale pour que la performance des chaînes fluviales soit comparable à celle des chaînes routières, de façon pérenne. Le passage de la route au fluvial dépendra de la capacité des acteurs de ces organisations à déployer les conditions d'un apprentissage organisationnel qui favorise une évolution des référentiels d'action.

21 Innover en matière de gouvernance des politiques de mobilité durable s'avère également essentiel. Roy Baillargeon et Gauthier montrent au travers de l'exemple d'Ottawa-Gatineau au Canada l'intérêt de limiter la fragmentation institutionnelle pour assurer une meilleure coordination entre politique de transport et politique d'urbanisme. Les constats effectués suggèrent de réévaluer les démarches planificatrices à la lumière du contexte du phénomène de métropolisation et de complexification de la gouvernance métropolitaine.

22 C'est l'ensemble de ces critiques et de ces pistes que nous vous proposons de découvrir dans ce dossier ambitieux. Nous en profitons pour remercier la revue et les auteurs qui, nous en sommes sûrs, vous montreront que le défi est relevé. Très bonne lecture.

---

### ***Bibliographie***

Crifo P., Debonneuil M., Grandjean A., 2009, « Croissance verte », Rapport du Conseil économique pour le développement durable, novembre

---

### ***Pour citer cet article***

Référence électronique

Corinne Blanquart, Frédéric Héran et Thomas Zéroual, « Les conditions de production d'un transport durable : nouvelles interventions publiques, nouveaux référentiels ? », *Développement durable et territoires* [En ligne], Vol. 4, n°3 | octobre 2013, mis en ligne le 30 octobre 2013, consulté le 03 mars 2014. URL : <http://developpementdurable.revues.org/10066> ; DOI : 10.4000/developpementdurable.10066

---

### ***À propos des auteurs***

**Corinne Blanquart**

Corinne Blanquart est économiste, Directrice de recherches – IFSTTAR (Institut Français des Sciences et Technologies des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux, corinne.blanquart@ifsttar.fr

**Frédéric Héran**

Frédéric Héran est maître de conférences, économie, Faculté de sciences économiques et sociales, CLERSE (UMR 8019), Université de Lille 1, frederic.heran@univ-lille1.fr

**Thomas Zéroual**

Thomas Zéroual est docteur en économie et enseignant-chercheur, thomas.zeroual@esce.fr

---

***Droits d'auteur***

© Développement durable et territoires

---