

Découplage croissance et mobilité

Dans le Livre blanc européen sur les transports, le découplage de la croissance et de la mobilité constitue un objectif prioritaire. Constatant l'augmentation croissante des flux, la Commission européenne propose donc d'opérer une rupture afin d'éviter des problèmes de congestion et d'atteinte à l'environnement. Le Livre blanc n'explique cependant pas quelle est la logique profonde de la mobilité actuelle ni comment on pourrait s'y opposer. Cette perspective relativement volontariste mérite pour le moins quelques explications.

Quand on examine l'évolution de la mobilité des flux de marchandises, on constate qu'elle progresse davantage que celle de l'activité générale (sauf en période de très faible croissance comme en 2001 et sans doute en 2002). Cette tendance se vérifie aussi bien sur longue période que sur la période récente. Comment imaginer que cette tendance pourrait être brutalement inversée ? Le Livre blanc reste muet sur cette question, comme d'ailleurs sur la logique de la mobilité actuelle. De tout temps, la mobilité a toujours progressé, d'une certaine manière, c'est même un critère de développement et de progrès social. Il n'est donc pas inutile de s'arrêter un peu sur les facteurs explicatifs dominants de cette évolution des déplacements.

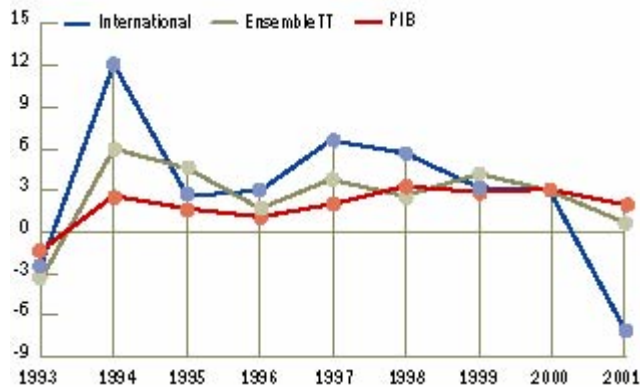
Si l'on convient qu'on ne se déplace pas pour le seul plaisir de se déplacer, c'est sans doute que des raisons profondes justifient ces besoins des hommes à échanger. Cette mobilité ne touche pas que les flux physiques de biens ou de personnes mais également les idées, l'information, la culture, les capitaux ou encore les technologies. L'homme a toujours cherché à étendre son espace d'échange parallèlement à l'extension de ses connaissances. Pour les flux physiques, on peut recenser quatre facteurs explicatifs centraux :

- * la transformation de la nature de l'économie,
- * l'aménagement du territoire et l'urbanisme,
- * l'internationalisation des échanges,
- * la structuration du mode de production.

La transformation de la nature de l'économie

Dans les pays développés comme les nôtres, personne ne veut évidemment renoncer à son niveau de revenus. Compte tenu précisément du niveau et de la structure de nos coûts, il n'y a donc pas d'autre solution, pour maintenir la richesse nationale, que de se positionner sur des créneaux à forte valeur ajoutée qui ne peuvent être encore accessibles aux zones en développement, du fait du savoir-faire et des technologies nécessaires. Progressivement, en effet, les pays développés abandonnent des secteurs entiers accessibles aux pays émergents plus compétitifs que nous dans ces domaines. Finalement, ces échanges enrichissent tous les partenaires : les pays riches encouragés à l'innovation, à la recherche et à la compétitivité et les pays plus pauvres qui peuvent valoriser leur production et se doter ainsi des moyens du développement et du progrès social. Même s'il demeure encore évidemment de profondes inégalités (et même des cas de misère chronique) personne ne peut contester l'élévation globale du niveau de vie au plan mondial. De ce point de vue, les changements économiques et techniques ont sans doute été plus importants au cours des 30 ou 40 dernières années que pendant des siècles et des millénaires. Tous les critères d'appréciation permettent de le vérifier (durée de vie, pouvoir de consommation, santé, culture, équipements, démocratisation, etc.). L'Asie d'aujourd'hui, par exemple, n'a rien de comparable avec ce qu'elle était il y a une trentaine d'années, y compris si le développement est parfois très contrasté selon les régions.

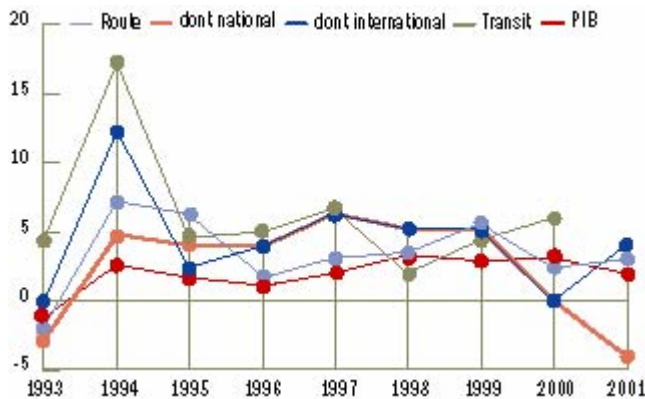
Comparaison des taux d'évolution du PIB et du trafic global (en pourcentage)



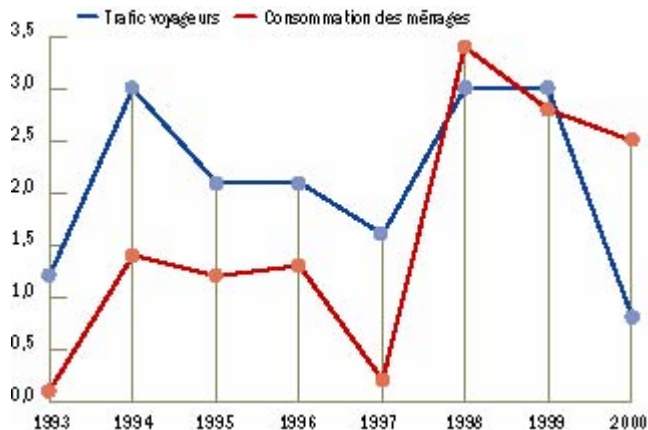
L'aménagement du territoire et l'urbanisme

Nos sociétés actuelles sont géographiquement caractérisées par la polarisation des espaces, ceci vaut aussi bien pour les pays développés que pour les plus pauvres (ce qui n'est pas sans poser de difficultés en cas d'urbanisation sauvage). Du coup, les échanges sont relativement concentrés dans certains espaces. En Europe par exemple, c'est la «banane bleue» qui a surtout à supporter les principaux phénomènes de congestion. En France, c'est surtout l'axe nord-sud qui est particulièrement surchargé. La localisation des unités de production obéit à des processus historiques dont les raisons sont complexes et multiples (tradition, savoir-faire, proximité des marchés, des voies de communication ou encore des composants, qualité de la formation). Jusqu'alors, la polarisation n'a cessé de se développer au point que, par exemple, 80% de la population française vit en zone urbaine. Or, les populations urbaines ont un taux de mobilité nettement plus important que les populations rurales. Par exemple, les trajets domicile-travail s'allongent régulièrement, de même que les autres déplacements.

Comparaison des taux d'évolution du PIB et des trafics (en pourcentage)



Evolution comparée du trafic voyageurs et de la consommation des ménages (en pourcentage)



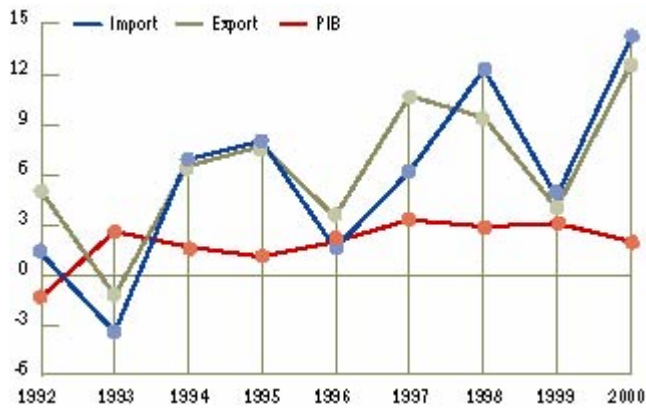
L'internationalisation des échanges

Liés à l'évolution de la nature de l'économie et à la libéralisation du commerce, les échanges se développent dans un espace de plus en plus large. De ce point de vue, les économies sont d'ailleurs de plus en plus interdépendantes. On a bien vu par exemple l'effet de contagion de la crise de 2001-2002 qui a d'abord affecté le Japon, puis les Etats-Unis, l'Europe et finalement toutes les régions du monde. Aujourd'hui, les barrières douanières tombent les unes après les autres, en tout cas les freins au commerce se réduisent. Désormais, toutes les grandes puissances adhèrent aux principes de l'organisation du commerce mondial, la dernière zone encore réticente, à savoir la Chine, vient d'adhérer à ces principes, ce qui va accroître encore de manière significative les flux internationaux. Mais les échanges internationaux ne sont pas uniquement liés au commerce mais aussi à la restructuration des processus de production.

Evolution des processus de production

Une autre caractéristique de la mutation structurelle de nos économies, c'est l'éclatement géographique des processus de production. Alors qu'il y a une cinquantaine d'années une unité de production pouvait partir d'une matière première et aboutir à un produit fini, aujourd'hui les produits finis sont l'aboutissement d'une véritable ingénierie logistique et d'assemblage de composants fabriqués dans des lieux très éloignés les uns des autres. Pour des motifs de compétitivité, chaque fabricant de composants se réoriente sur son cœur de métier afin de concentrer les investissements et d'obtenir plus de gains de productivité (et de qualité). D'une certaine manière, l'unité de production finale devient éclatée dans l'espace et cette dispersion est gérée grâce au développement considérable des flux d'informations et des flux physiques. Les deux types de flux ont en effet pour mission essentielle de contracter l'espace par le temps et de constituer en quelque sorte une nouvelle géographie virtuelle.

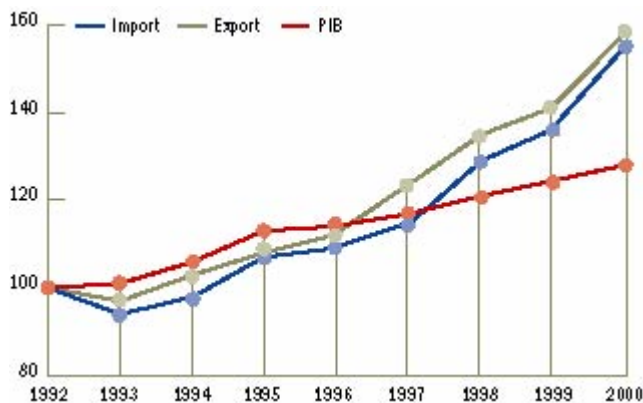
Evolution comparée de la croissance et des échanges internationaux (en pourcentage)



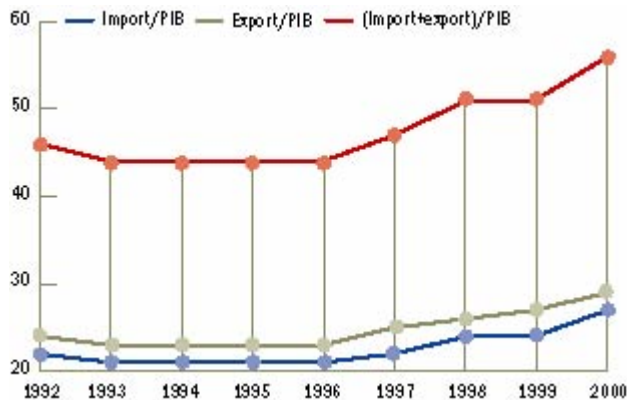
Comment découpler croissance et mobilité ?

En l'état actuel de la structuration des processus de production et de l'urbanisme, deux solutions peuvent être envisagées pour réduire la mobilité : soit le renchérissement du prix du transport, soit le rationnement. On sait que l'élasticité du prix à la demande est assez faible, il faudrait une surtaxation très importante du transport pour en réduire l'usage. Pour le transport de marchandises cela ne serait pas sans conséquences sur la compétitivité des produits et en transport de personnes, la difficulté se complexifie encore. En effet, la majorité des déplacements sont assurés par l'automobile, plus de 80% en France. Or, le plus souvent, l'utilisateur ne dispose pas de mode alternatif. Seul sans doute le développement considérable des transports collectifs pourrait être de nature à limiter les déplacements individuels, encore faudrait-il qu'ils ne soient pas l'objet de dysfonctionnements chroniques. On voit d'autant plus mal comment pourrait s'imposer le rationnement par les prix ou par le contingentement de l'offre puisque la constitution de zones économiques intégrées vise à développer les échanges dans des espaces plus larges. L'adhésion prochaine de dix nouveaux entrants dans l'Union économique européenne ne fera qu'accélérer ce processus.

Evolution comparée de la croissance et des échanges (en indices)



Evolution du taux d'internalisation de l'économie (en pourcentage)



Inscrire le découplage dans le temps

Dans un premier temps, c'est-à-dire à échéance d'une dizaine d'années, il est sans doute possible d'optimiser l'utilisation des différents équipements, des techniques et des services sans pour autant remettre en cause le niveau de la mobilité. Il existe des potentiels importants de productivité et de capacité dans certaines techniques actuellement sous-utilisées, à condition d'offrir une qualité en équation avec les exigences du consommateur de transport. A plus long terme, c'est-à-dire d'ici 20 ou 30 ans, on peut formuler l'hypothèse d'un transfert partiel et progressif des flux d'informations aux flux physiques. Le transfert des connaissances, du savoir-faire et des technologies pourra s'appuyer sur les TIC pour produire davantage sur place ou en tout cas plus près. Le télétravail ou la téléproduction permettrait aussi une restructuration de l'urbanisme et une limitation des déplacements. Il faudra du temps car on ne restructure pas en quelques années un urbanisme et un mode de production largement hérités de l'histoire. Certes, le découplage peut cependant être envisagé beaucoup plus tôt mais ce serait alors au prix d'un déclin économique et social que les partisans de cette solution omettent de préciser.

Les limites des transports parasites

Certains, pour justifier cette rupture, citent des exemples de transports parasites qu'on ne peut nier. Sans doute de tels transports pourraient-ils être évités sans bouleversement profond du mode de production, cependant ces transports restent marginaux. La plupart des transports sont conditionnés par le mode de production ou par la structure urbanistique actuelle.

La notion de transport parasite est en effet très subjective. Si, effectivement, on peut condamner certains flux qui n'apportent aucune valeur ajoutée ou qui n'obéissent pas à des impératifs d'organisation logistique, il en va différemment des autres. On pourrait, par exemple, se demander s'il est bien logique que la France exporte des céréales, des parfums ou encore du vin alors qu'il s'agit de produits n'exigeant pas un haut niveau de technologie et pouvant être produits sur place ou, en tout cas, plus près des lieux de consommation. En outre, la France, l'une des plus grandes puissances exportatrices, tire sa richesse de ses échanges internationaux et la réduction de la mobilité aurait un effet boomerang négatif sur son niveau de revenus.

Mieux vaut sans doute se fixer des échéances réalistes plutôt que d'envisager des perspectives trop hâtives vite contredites par la réalité ; un nouvel échec en matière de politique des transports (ce ne serait pas le premier !) pourrait alors légitimer l'abandon de toute ambition de maîtrise de la mobilité (concept assez différent de celui d'une réduction brutale).

source : INSEE - SES - LIVRE BLANC - BREC

Gaston BESSAY