

L'environnement assujetti à l'économie ?

Le paradoxe :

L'opinion se préoccupe de + en + d'environnement
Mais les experts valorisent de – en – les nuisances socio-environnementales

Le thermomètre serait-il faussé ?

En tout cas, la rentabilité des projets diminue pour les modes les moins nuisants.entre les rapports Boiteux I et II:

Boiteux II et circulaire De Robien	=	Boiteux I et circulaire Idrac	moins 4 points de rentabilité pour les projets ferroviaires comme Nîmes –Montpellier
---	----------	--	---

La rentabilité socio-économique du projet Nîmes-Montpellier est :

- 12.8% avec Boiteux I
- 8.1% avec Boiteux II

Mais 18.9% avec l'approche européenne de l'étude Infrac-IWW

Et pourtant on ne sait évaluer que quelques nuisances des transports :

en gras/rouge: les nuisances évaluées dans Boiteux; en souligné/bleu : les nuisances considérées en plus dans l'étude européenne Infrac-IWW

1 - les énergies et leurs effets :

la consommation d'énergie

la pollution atmosphérique et l'effet de serre

les risques spécifiques de l'électricité : champs électromagnétiques,

risque nucléaire et déchets radioactifs

2 - **le bruit** et les vibrations

3 - les effets permanents des infrastructures :

la consommation d'espace et l'effet de coupure

les obstacles à l'écoulement des eaux

les atteintes aux paysages

l'impact sur la faune et la flore

4 - **la congestion des infrastructures**

5 - **les atteintes à la sécurité des personnes**

6 - les rejets d'effluents : la pollution industrielle :

les déchets et le cycle de vie

les pollutions des eaux et des sols

Et ces valeurs socio-environnementales, même si elles sont réduites par le progrès technique , augmentent rapidement avec le niveau de vie

évolution des valeurs retenues pour l'insécurité routière en Suède (d'après Hansson Lund University 1997)

Kf 1997	décès	blessé grave	blessé léger
1971	2 700		
1976	3 000	45	6
1981	3 450	70	8
1986	4 900	530	20
1989	6 300	680	29
1992	9 200	1 500	38
1995	9 800	1 500	68
évolution	x 3,6 en 24 ans	x 33 en 19 ans	x 11 en 19 ans
moyenne annuelle	+ 5,5 %	+ 20,2 %	+ 13,6 %

Evolution annuelle des nuisances par unité de trafic

$$\begin{array}{ccccccc} \text{Evolution monétaire} & = & \text{évolution du} & \times & \text{évolution de la} & \times & \text{évolution de la} \\ \text{globale unitaire} & & \text{progrès technique} & & \text{pénétration du} & & \text{perception} \\ & & & & \text{progrès technique} & & \text{sociale} \\ & & & & \text{-----} & & \\ & & & & \text{évolution physique} & & \end{array}$$

Bien sûr, le bilan global se détériore avec l'augmentation des trafics

**Plus la valorisation des coûts externes est basse,
plus elle favorise les transports les plus polluants**

La loi (LOTI article 14) stipule de choisir les investissements en fonction de leur valeur et de leur rentabilité socio-économiques.

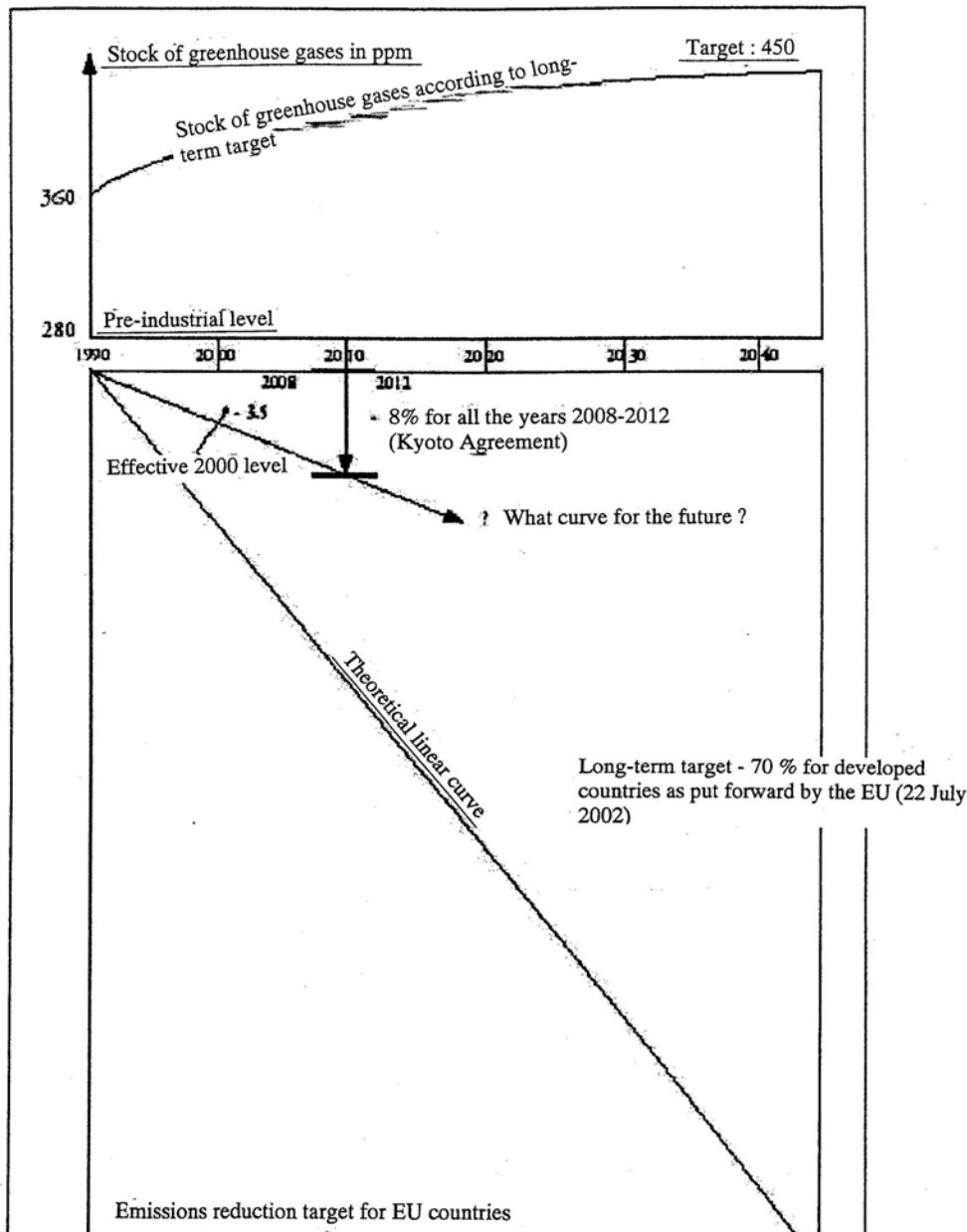
valeur d'un projet P = valeur économique E + valeur socio-environnementale S

projets	valeur E	valeur S		valeur du projet E + S		décision	
		a minima	deux fois	a minima	deux fois	a minima	deux fois
P1	80	55	110	135	190	non	<u>Projet 1</u>
P2	100	40	80	140	180	<u>Projet 2</u>	non

**Une valorisation a minima conduit au projet 2;
une valorisation deux fois plus haute conduit au projet 1.**

Valeurs officielles françaises et valeurs européennes

nuisances	Boiteux II (2001)	Infras-IWW (2004)
insécurité	1 mort routier =1.5 M€ 1 mort de transport collectif =1M€	1mort= 1.5M€
pollution atmosphérique	urbain dense :+420h/km2 urbain diffus :+37h/km2 rase campagne :-37h/km2 → <i>découpage inadapté</i>	L'étude CSSPF de 2002 adapte les notions de rase campagne et d'urbain (autoroutes urbaines comprises)
changement climatique	100€/tC ≈ 500€/tC de Boiteux I Soit 27€/tCO2	<u>140€/tCO2 soit 5.1 fois plus</u>
bruit	<i>Inexploitable donc =0</i>	<i><u>oui</u></i>
congestion	<i><u>oui</u></i>	<i><u>oui</u></i>
nature et paysage	<i>Non</i>	<i><u>oui</u></i>
coupures urbaines	<i>Non</i>	<i><u>oui</u></i>
effets amont/aval	<i>Non</i>	<i><u>oui</u></i>



jeudi 18mai 2006

Comptes Environnement des transports de la Nation en 2000 (hors congestion pour environ 3% du PIB)

Infras-IWW est l'étude européenne la plus complète et la plus utilisée en Europe (Commission Européenne, Agence Européenne de l'Environnement et Banque Européenne d'Investissement et dans plusieurs pays : France, Italie, Espagne, Belgique...).

Elle permet des évaluations à toutes les échelles : des bilans de déplacements aux comptes transports d'une région (comptes Ile-de-France) ou d'un pays :

Milliards d'euros/an	ROU TE						TRA IN		AVI ON		Voie d'eau	TOTAL FRANC E	
FRANCE	autos	bus	motos	VUL	PL	VOY	FRET	VOY	FRET	VOY	FRET	fret	2000
insécurité	15.0	.2	2.2	2.1	1.5	17.4	3.5	.03	.0	.08	.0	.0	21.0
bruit	2.7	.1	.2	2.2	1.5	3.0	3.7	.05	.04	.3	.01	.0	7.1
pollution at	5.2	1.0	.04	5.2	9.7	6.3	14.9	.2	.3	.3	.02	.08	22.1
chgt clim	7.7	.5	.1	3.2	3.1	8.3	6.4	.1	.05	10.0	.7	.03	25.6
paysage	2.2	.06	.04	.9	.9	2.3	1.8	.04	.02	.2	.01	.04	4.4
effets am/av	2.3	.2	.03	1.3	1.9	2.5	3.2	.2	.1	.2	.02	.02	6.3
coupure	.5	.01	.007	.2	.2	.5	.4	.1	.02	.0	.0	.0	1.0
TOTAL	35.4	2.1	2.6	15.2	18.9	40.2	34.0	.7	.5	11.1	.8	.2	87.5
% PIB	2.5%	.1%	1.8%	1.1%	1.3%	2.8%	2.4%	.05%	.04%	.8%%	.05%	.01%	6.2%

jeudi 18 mai 2006

Le constat est accablant : notre environnement est très malade et les transports sont très coupables :

si le Livre Blanc de la Commission Européenne de 2001 évalue l'activité Transports à 10% du PIB européen,
les études les plus complètes évaluent aussi les nuisances à 10% de ce PIB (étude européenne Infrac-IWW 2004).

Il faut réduire, sans barguigner, les nuisances socio-environnementales des transports par tous les moyens et le rapport Transports 2050 qui pense que le progrès technique suffira est peu réaliste et très démobilisateur.

Le problème n'est pas d'abord économique « couvrir les coûts externes » mais plutôt environnemental et sociétal « réduire les nuisances dont la société NE VEUT PLUS ».

Il ne faut pas confondre l'objectif et les instruments possibles qui sont très divers et peuvent utiliser les coûts externes (taxation, tarification ou aides compensatoires aux modes les moins nuisants, choix et financement des investissements...) ou pas (réglementations, marché des droits à polluer...).

La politique européenne de l'environnement doit être intégrée dans la politique des transports et ne se résume pas au principe pollueur-payeur
(Traité CE après Nice)

- **La Communauté a pour mission (article 2 Les principes du Traité CE) « ... de promouvoir un développement harmonieux équilibré et durable ... un niveau élevé de protection et d'amélioration de la qualité de l'environnement »**
- **« Les exigences de la protection de l'environnement doivent être intégrées dans la définition et la mise en œuvre des politiques et actions de la Communauté visées à l'article 3, en particulier afin de promouvoir le développement durable » (article 6)**
- **3 principes de la politique Environnement (Titre XIX):**
 - précaution et action préventive**
 - correction, par priorité à la source, des atteintes à l'environnement**
 - pollueur-payeur**

« La maison brûle !... »

Jacques Chirac, Président de la République Française
Discours au Sommet mondial des Nations Unies sur le
développement durable. Johannesburg septembre 2002.

**« Cacator, cave malum,
aut, si contempseris,
habeas Jovem iratum ».**

sur les murs d'une maison
de Pompéi (détruite en 79 après JC)