

## ***Développement durable et transports : L'automobile a-t-elle encore un avenir ?***

### **Intervention de Gabriel Dupuy**

- 1) Rappel de quelques considérations sur les transports et le développement durable.  
Dans les pays européens, le transport représente 25 à 30% de la consommation d'énergie.  
En France, le transport compte pour 28 % de la production de CO<sub>2</sub>. 94% de cette production provient des véhicules routiers.
- 2) Depuis plus d'un demi-siècle, l'essor de l'automobile paraît inexorable. En 1950 on pensait que l'Europe ne ressemblerait jamais aux Etats-Unis en ce qui concernait l'automobile. 25 ans plus tard, le taux de motorisation moyen en Europe était déjà identique à celui des Etats-Unis en 1950. La motorisation européenne tend à se rapprocher de la motorisation américaine
- 3) Les statistiques des voyages, tous motifs et toutes distances, montrent que l'automobile exerce une domination écrasante jusqu'à des distances de l'ordre de 3000 km (ensuite seulement l'avion prend une place très significative).
- 4) Parmi les modes de transport, l'automobile s'est imposée du fait de son coût relativement faible (la production en grande série a fait baisser les prix de vente, le conducteur ne coûte rien, etc). Sur cette base s'est développé un processus habituellement appelé « dépendance automobile ». Du fait du nombre croissant d'automobilistes, la localisation des logements, des équipements, des services, des activités tend à se redistribuer dans l'espace en fonction de critères d'accessibilité automobile. Par suite, les non-automobilistes peinent à vivre dans un monde refaçonné pour la voiture et n'ont plus d'autre issue (s'ils le peuvent) que de passer le permis, de se procurer un véhicule, et de rouler...ce qui renforce le processus.
- 5) Dans beaucoup de pays, des politiques visant à limiter ce processus sont affichées. Il y a plusieurs manières de faire : tarifier au prix fort l'usage de la voiture, laisser se développer la congestion, encourager des modes alternatifs, changer l'urbanisme pour rendre les villes plus denses. Ces politiques ont leurs avantages et leurs inconvénients. Elles sont plus ou moins efficaces, plus ou moins populaires, agissent à terme plus ou moins long. Aucune évidence n'apparaît en la matière.
- 6) Si l'on veut être réaliste, il faut compter sur les améliorations technologiques des véhicules qui pourraient leur permettre de consommer moins de ressources non renouvelables et de produire moins de CO<sub>2</sub>. On peut en plus trouver des formes d'action efficaces et pas trop impopulaires : par exemple, une limitation généralisée (à l'échelle nationale) du stationnement, assortie de systèmes globaux d'information en temps réel sur les places disponibles.
- 7) On a eu trop tendance jusqu'ici à se focaliser sur les déplacements domicile-travail et sur les villes. S'il est vrai qu'en nombre, ces déplacements représentaient des masses considérables, on prend conscience aujourd'hui que la mobilité explose littéralement à cause d'autres motifs de déplacements et que le tourisme est par nature producteur de mobilité. Or le tourisme est un secteur qui croît à un taux de 5 à 6% par an depuis longtemps. Pour les déplacements touristiques à moyenne et courte distance mais aussi pour les déplacements urbains « autres motifs », l'automobile est ultra-dominante. Il faut donc regarder l'ensemble de la mobilité et non seulement le classique domicile-travail urbain.