

Introduction

Transports terrestres et développement économique

Par Michel MASSONI * et Hervé de TRÉGLODÉ *

Aller et venir commodément, transporter des biens de façon économique sont aujourd'hui considérés comme des composantes essentielles de la liberté des peuples et de la force des économies.

Les progrès du secteur des transports depuis deux siècles sont saisissants. Ils sont aussi ininterrompus. Tour à tour, ce fut l'extension des réseaux, l'accroissement des vitesses, l'augmentation du confort, la réduction des risques, l'élargissement des gammes de services, la révolution des TIC (technologies de l'information et de la communication), etc. Sur longue période, les voyageurs sont toujours plus nombreux, les marchandises en mouvement aussi. Cette augmentation de la mobilité des personnes et des biens n'est toutefois pas sans inconvénients : les transports consomment encore trop d'énergie fossile, les moteurs thermiques rejettent dans l'atmosphère beaucoup trop de dioxyde de carbone, les effets de coupure des infrastructures se sont amplifiés, les encombrements en heure de pointe dans les zones denses sont bien trop pénibles. D'autre part, dans notre pays, les contributions financières de l'État et des collectivités territoriales sont devenues difficiles à mobiliser dans une économie devenue moins dynamique.

Avec raison, tout le monde ou presque s'accorde à penser que les réseaux de transport, en se reliant les uns aux autres en Europe, accroîtront leur efficacité, pour le plus grand avantage des citoyens européens comme des entreprises de l'Union européenne. Ces développements devront toutefois mieux tenir compte de leurs impacts sur leur environnement. À l'échelle européenne, l'interopérabilité est un long combat, qui a commencé il y a plus de cinquante ans, et qui continuera d'apporter, chaque année, des progrès utiles au plus grand nombre. S'étendant à vingt-huit pays, faisant vivre et travailler un demi-milliard d'habitants, représentant le plus gros PIB du monde, entretenant le plus grand commerce avec le reste du monde, l'ensemble européen est un acteur majeur de la compétition mondiale.

L'intégration européenne ne dispense évidemment pas chaque État membre d'améliorer sans cesse le cadre dans lequel se modernisent ses réseaux de transport. Ainsi, la France s'est-elle récemment attachée à redéfinir ses desseins concernant les nouvelles infrastructures, en tenant compte des nouvelles et dures contraintes qui ensèrent désormais les budgets de l'État et des collectivités territoriales. La France se prépare aussi à l'évolution du droit

européen en matière de transport ferroviaire : spécifications techniques de plus en plus harmonisées, ouverture progressive à la concurrence, etc. L'attention à l'environnement est de plus en plus poussée. Sous la force de la loi, mais aussi de leur propre chef, les maîtres d'ouvrage public conçoivent, débattent et bâtissent avec un luxe de précaution et d'imagination qui auraient paru impossibles il y a dix ou quinze ans de cela. Certes, les investissements coûtent plus chers. Mais c'est ce que veulent les peuples et les gouvernements : construire mieux plutôt que construire plus.

Le transport en commun des voyageurs est en constant renouvellement. Désormais, les TGV circulent presque partout en France et alentour ; les plus grandes capitales régionales vont être directement connectées à des lignes à grande vitesse. Les trams et bus en site propre transforment en profondeur les grandes villes, devenues plus accessibles et plus calmes. Trop souvent opposé au transport en commun, le transport routier fait plus que de la résistance : la voiture continue d'être plébiscitée par la société, car les bureaux d'étude des constructeurs et des équipementiers développent sans cesse de nouveaux procédés pour relever les défis du développement durable : les moteurs thermiques polluent de moins en moins, les moteurs électriques commencent à se répandre dans Paris (grâce, en particulier, à Autolib'), les voitures connectées vont être de plus en plus nombreuses, le covoiturage et les VTC (voitures de tourisme avec chauffeur) sont deux beaux succès engendrés par les TIC, les autocars préparent leur grand retour sur le marché...

Le grand échec des dernières décennies, c'est le transport ferroviaire de fret. Une incessante hausse de sa compétitivité a permis à la route de damer le pion au rail, en France tout particulièrement. Ce n'est pas la seule cause : le transport ferroviaire a aussi été victime de la désindustrialisation. L'ouverture du rail à la concurrence en 2006 a fait rapidement surgir sur le réseau français nombre de nouvelles entreprises : mais, malgré leurs talents, elles n'ont fait qu'atténuer le déclin. Le redressement est-il possible, comme en Allemagne ? Beaucoup y croient. Leurs arguments sont solides. Foisonnantes sont les excellentes initiatives qui ont été et qui sont prises pour permettre le rebond du transport ferroviaire de fret : création d'opérateurs ferroviaires de proximité, constitution de grands corridors européens, investissement dans les grands ports maritimes, allongement des trains (jusqu'à mille ou mille



cing cents mètres), établissement d'autoroutes ferroviaires, etc.

Les hommes et femmes de talent et d'autorité qui ont écrit les articles du présent numéro expriment tous ici leur grand enthousiasme. Le transport est une industrie d'avenir qui ne manque pas de projets novateurs, ni de compétences pour les mettre en œuvre. Les formidables défis économiques et environnementaux qu'il doit affronter ne lui font pas peur, n'en n'a-t-il pas relevé d'autres avec succès depuis deux siècles ! Un problème technique ou commercial ne lui semble jamais définitivement insoluble ! Les ingénieurs et techniciens n'abandonnent jamais, quand bien même devraient-ils travailler pendant plus d'un siècle ! « La Jamais contente » était une voiture électrique qui a atteint les 106 km/h, le 29 avril 1899, à Achères (dans les Yvelines) ! Et aujourd'hui, la plupart des scooters circulant à Shanghai (une ville de 24 millions d'habitants) sont électriques... en attendant les voitures électriques qui contribueront vraiment à dépolluer la mégapole.

« *La prospective est la construction d'un récit racontable de l'avenir* », comme aime à le rappeler le prospectiviste Thierry Gaudin. Oui, il est dorénavant possible d'imaginer, grâce aux progrès des techniques et des sciences, un pays où voitures et camions soient silencieux et propres, où le transport des marchandises soit écologiquement discret, où les équilibres financiers soient stables, où la mobilité des hommes et des biens ne soit jamais entravée mais partout facilitée, où les voyages soient toujours agréables, où il soit aisé de se loger près de son bureau ou de son atelier. « *Rien n'arrête une idée dont le temps est venu* », a très justement écrit Victor Hugo. Le présent numéro des *Annales des Mines* expose de telles idées.

Note

* CGEDD, Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie

