



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



ministère  
des Transports  
de l'Équipement  
du Tourisme  
et de la Mer



N°26 janvier 2007

secrétariat général

direction  
des Affaires  
économiques et  
internationales

## Développement durable

# Elémentaire, mon cher Watson !

Pour résoudre les problèmes les plus épineux, il faut avant tout de la méthode. Les britanniques viennent de le rappeler avec la publication de deux études, l'une sur l'économie du changement climatique (rapport Stern), l'autre sur le développement des transports dans un contexte de développement durable (rapport Eddington). Leur point commun ? Un souci de vision stratégique et des innovations méthodologiques débouchant sur des bilans coûts-avantages particulièrement pertinents. Même si les situations française et britannique ne sont pas toujours comparables, ces deux rapports sont riches d'enseignements pour concevoir les politiques à long terme dans le secteur des transports...

### Dans "développement durable" il y a "développement"...

**En comparant le coût marginal des dommages liés aux gaz à effet de serre et le coût marginal de la réduction des émissions, le rapport Stern conclut que le niveau de 550 ppm apparaît comme un bon compromis.**

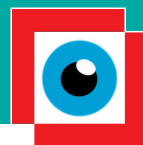
Comment limiter les émissions de gaz à effet de serre (GES) et les effets négatifs des transports sans toucher à la croissance économique ? Deux études britanniques montrent que ce casse-tête n'est pas forcément insoluble, pour peu qu'on adopte des approches stratégiques innovantes et des instruments économiques revisités. N. Stern aborde le changement climatique sous l'angle économique : passant en revue les différents effets du réchauffement de la terre, il évalue, à partir de méthodes de calcul rénovées, à 5 500 milliards de dollars le coût de ses conséquences sur 10 ans. Il explore ensuite les coûts économiques d'une stabilisation des émissions de GES à

550 ppm de CO<sub>2</sub> et démontre que le coût de la non action serait supérieur aux coûts de stabilisation du climat et que ceux-ci ne mettraient pas en péril le développement économique. Même préoccupation d'efficacité économique chez R. Eddington qui considère que les transports sont un élément clef de l'économie : pas question donc de les pénaliser mais pas question non plus d'ignorer leurs coûts environnementaux. La solution passe plutôt par une approche stratégique consistant notamment à passer en revue l'ensemble des solutions envisageables avant de sélectionner les projets de transport présentant le meilleur ratio coût-bénéfices.

**Le rapport Eddington préconise la mise en place d'une commission indépendante pour le choix des projets de transport stratégiques.**

→ Dans ces deux études, le maître mot est stratégie. Les rapports ne s'engagent pas dans une discussion détaillée des actions à mener mais proposent un cadre stratégique pour concevoir l'action. Ainsi, le rapport Stern met l'accent sur quatre éléments clefs au niveau international : établir, par la fiscalité ou les marchés de permis, un signal-prix approprié, favoriser la coopération technologique, lutter contre la déforestation et aider les pays défavorisés.

**Le rapport Eddington identifie les infrastructures qui vont connaître des degrés de congestion croissants et doivent donc faire l'objet d'une attention particulière : accès aux principales villes, grands corridors inter-urbains et portes d'entrée internationales. Il recommande que le gouvernement s'assure de la mise en place de modes de décision qui définissent clairement les priorités de l'action publique.**



## De nouveaux outils d'analyse au service de la décision publique

**Pour R. Eddington, le transport doit intégrer l'ensemble de ses coûts environnementaux, d'où son soutien aux mécanismes de signal prix incitatifs dans le secteur routier.**

Ces deux rapports paraissent exemplaires par leur souci d'évaluation des politiques en termes de bilans coût-avantages et par leur capacité à innover sur le plan méthodologique pour que les bilans soient perçus comme pertinents, y compris par le public. D'ailleurs, en Grande Bretagne, la sortie du rapport Stern s'est accompagnée de l'annonce par le gouvernement d'initiatives visant à élargir le marché européen des permis d'émissions de CO<sub>2</sub>, à financer la réduction de la déforestation tropicale, et des investissements dans les technologies à faibles émissions de carbone. Le gouvernement va se doter de compétences réglementaires qui lui permettront de mettre en oeuvre les mesures nécessaires pour atteindre l'objectif de réduction de

60 % des GES. En matière de gouvernance, le rapport Eddington n'est pas en reste. Il analyse 170 décisions publiques relevant de trois types : augmentation des capacités des infrastructures existantes, réalisation d'infrastructures nouvelles, mesures visant à une meilleure utilisation de capacités existantes. Pour chacune de ces décisions, des analyses coûts-bénéfices sont réalisées suivant des méthodes complémentaires dont la plus aboutie inclut, non seulement les impacts sur le développement économique, mais aussi une prise en compte complète des effets environnementaux, des nuisances sonores et des effets sur le paysage. Une base pertinente pour sélectionner les meilleurs projets...

→ Selon N. Stern, les politiques sectorielles devraient poursuivre 4 objectifs : établir un signal-prix du carbone, accélérer l'innovation technologique, favoriser le changement de comportement, prévoir des mesures d'adaptation au changement climatique. Le rapport Eddington propose aussi des innovations méthodologiques intéressantes : il développe, par

exemple, des instruments de mesure pour apprécier si les réseaux répondent aux besoins. Il note ainsi que, dans les pays développés disposant d'un maillage conséquent, l'efficacité avec laquelle les réseaux sont utilisés est un élément déterminant, plus encore que le niveau d'investissement sous-jacent.

**Afin de sensibiliser le ministère aux enjeux du changement climatique, M. Perben organise le 5 février 2007, avec son encadrement, un débat à partir du film d'Al Gore, « Une vérité qui dérange ».**

## Des avancées méthodologiques intéressantes pour notre ministère

*La France a pour ambition de diviser par quatre ses émissions de GES d'ici 2050. Le plan climat, dans sa partie transports, inclut cinq mesures phares : les permis d'émission (pour l'aviation, la construction automobile, voire le transport de fret), les bio-carburants, l'étiquetage des véhicules, les solutions alternatives à la route et l'expérimentation de solutions innovantes de mobilité urbaine. Parmi les autres mesures : les péages et redevances, les limitations de vitesse au service de la lutte contre la congestion et l'éco-conduite. Les préoccupations de transport durable font leur chemin. Ainsi, le débat public portant sur les aménagements d'infrastructures dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien,*

*qui a traduit une volonté de développement multimodal, s'est achevé le 4 décembre par un ensemble de décisions prises par les ministres chargés des transports et de l'environnement. L'une de ces décisions vise à établir un plan d'action publique pour limiter à échéance 2020-2025 les émissions de GES dues aux transports. Les avancées méthodologiques proposées par les études britanniques constitueront des références utiles pour les travaux engagés par le ministère dans ce cadre et qui doivent porter à la fois sur les mesures réglementaires, les outils économiques, les progrès technologiques et une évaluation de la réduction des émissions de carbone.*

→ Ce plan, qui sera publié fin 2007, est établi sous l'égide d'un comité d'orientation réunissant les directions centrales des ministères chargés des transports et de l'environnement. La mission intermi-

nistérielle de l'effet de serre y participe. Cette démarche s'intégrera dans celle entreprise par le ministère de l'écologie et du développement durable vis à vis de l'ensemble des secteurs émetteurs de GES.

Les deux études sont accessibles à l'adresse suivante : [www.hm-treasury.gov.uk/](http://www.hm-treasury.gov.uk/), rubrique «Independent reviews»