

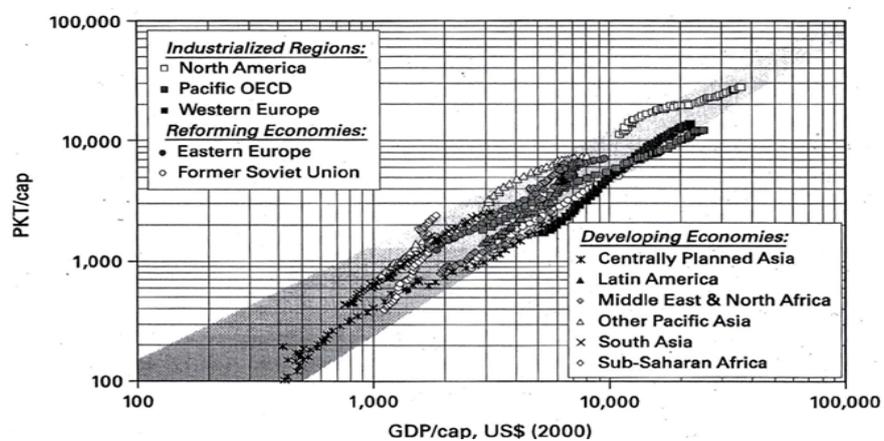
Transports durables à long terme : quelles politiques publiques pour demain ?

Hector G. LOPEZ-RUIZ
hlopezruiz@gmail.com

- Panorama global
 - Mobilité
 - Technologies
 - Infrastructures
- Trois visions du futur
 - BAU
 - Multimodalité verte
 - Découplage
- Le rôle des politiques publiques
 - Choix microéconomiques
 - Accessibilités
 - Opportunités

Panorama global Mobilité croissante

- Transport de passagers
 - Renchérissement du pétrole avec + de transport LD, +des déplacements locaux et +des TC
 - Transports en commun et leur financement
- Transport de marchandises
 - Les containers sans pattes
 - Transport maritime (facteur 10)
- Mobilité longue distance
 - Augmenter les opportunités



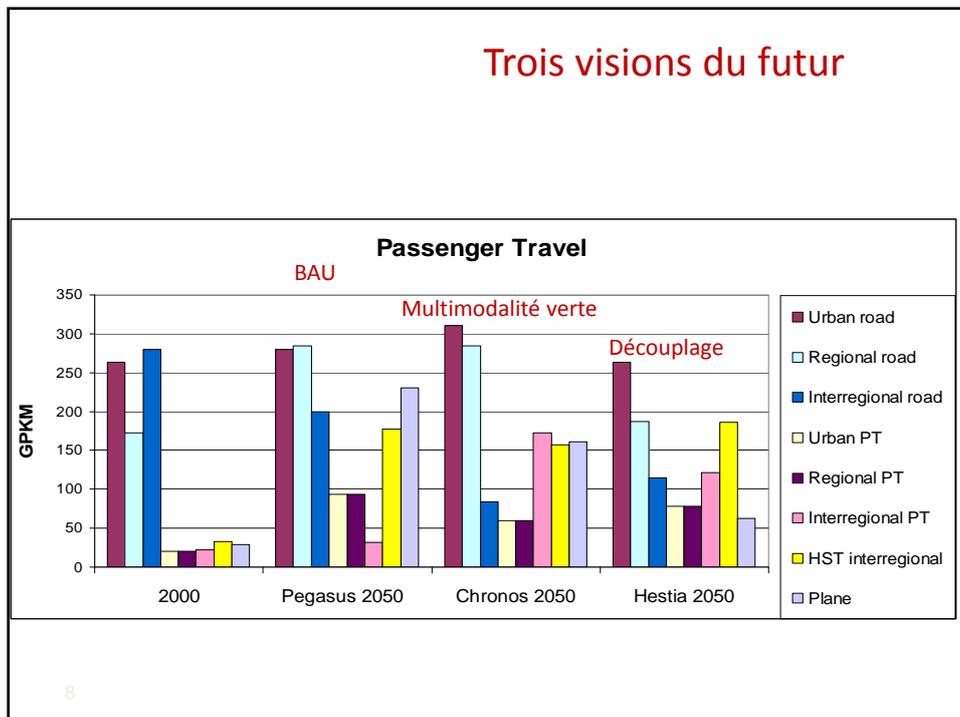
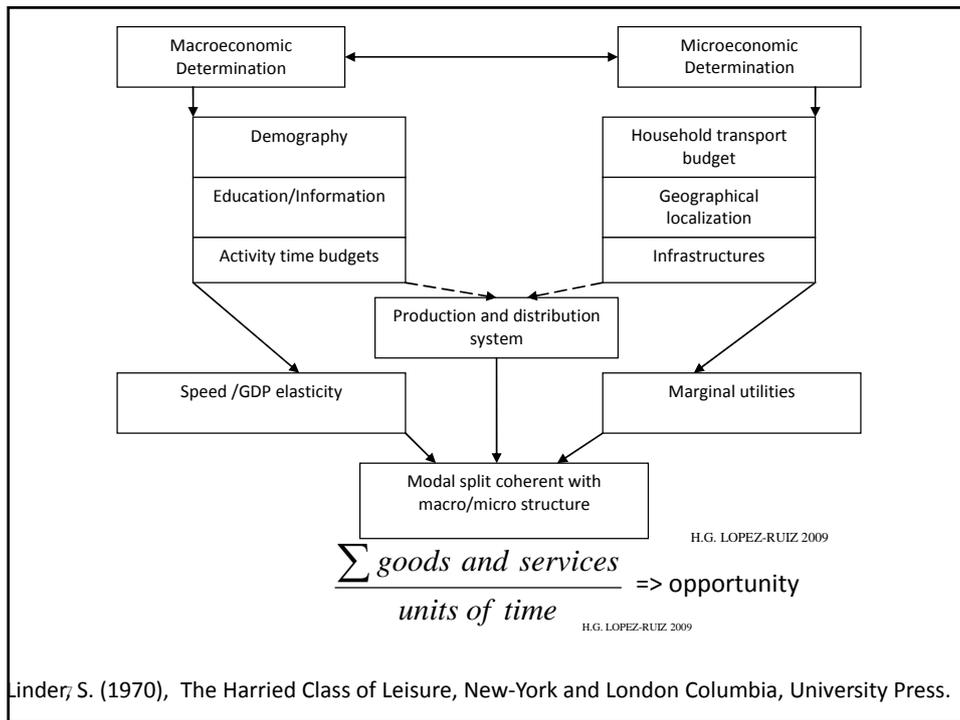
Source: Schäfer & alii (2009) Transportation in a Climate-Constrained World, MIT Press, 2009, p.36

Panorama global Technologies

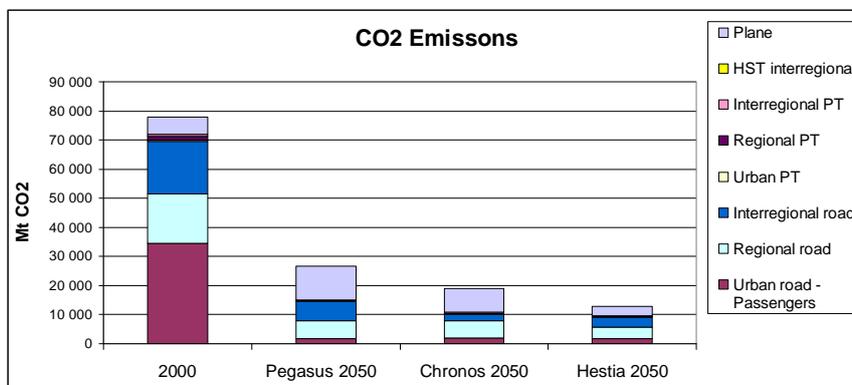
- Déterminants du choix de véhicule qui changent
 - Choix du consommateur en matière des technologies motrices et leur impact sur leur budget
 - Politiques publiques incitatives (renouveau du parc)
 - Localisation des opportunités et des ménages
- Offre
 - Coûts de l'énergie
 - Pénétration dans le parc
 - Exemple: Plug-in hybrids

Panorama global Infrastructures

- Réseau de recharge et distribution
 - Choix des technologies et autonomie des véhicules
- Impacts des changements climatiques sur les infrastructures
 - Impact sur les vitesses
- Financement
 - Priorités d'investissement largement dépendantes des choix politiques (rail vs. route par ex.)



Trois visions du futur



En Mds€	Modes	2050 Pégase	Per annum	% du PIB	2050 Chronos	Per annum	% du PIB	2050 Hestia	Per annum	Année 2007	% du PIB
Investissement	Route	1043	21	0,7%	384	8	0,3%	140	3	12	0,9%
	Fer	747	15	0,5%	1529	31	1,1%	992	20	2	0,2%
	TU+TCNU	137	3	0,1%	74	1	0,1%	77	2	2	0,2%
	Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-
	Total		1927	39	1,4%	1987	40	1,4%	1209	24	18

H.G. LOPE Z-RUIZ 2009
Les valeurs sont en € courants

Le rôle des politiques publiques

Les arbitrages microéconomiques des politiques d'atténuation

- Demande de transport dépende des opportunités auxquelles l'on peut accéder, par rapport à un coût (temporel et monétaire)
 - Niveau de service des infrastructures
 - Structure de coûts/vitesses
 - Accessibilité aux opportunités
- Deux facteurs d'importance
 - Budgets (CO2/énergétique, monétaire, temporel)
 - Localisations (des opportunités par rapport à l'habitat)

Le rôle des politiques publiques

Arbitrages micro

Dans une économie avec une contrainte carbone, les limites des nouvelles technologies motrices (montrées par Pégase) poussent au développement de scénarios basés sur des politiques publiques:

-Chronos

$$\eta_{ij} = \frac{\text{opportunité}}{\uparrow \text{coût}} \Rightarrow \text{Evolution modale différenciée}$$

H.G. LOPEZ-RUIZ (2010)

Le rôle des politiques publiques

Arbitrages micro

Des prix plus élevés dans une situation de saturation croissante, pousse à une évolution spatiale et modale différenciée à partir d'une action publique qui cible les opportunités et les coûts.

-Hestia -

$$\eta_{ij} = \frac{\uparrow \text{opportunité}}{\uparrow \text{coût}} \Rightarrow \text{Evolution spatiale et modale différenciée}$$

H.G. LOPEZ-RUIZ (2010)

Le rôle des politiques publiques

Objectifs des politiques publiques d'atténuation

- Multimodalité
 - Payer plus pour passer plus de temps dans les transports
 - problème des subventions
 - risque d'inégalités fortes liées à la localisation
- Découplage
 - Payer plus pour des villes intensives
 - risque accru de développement d'autres nuisances
 - risque d'inégalités fortes liées à la localisation

13

Le rôle des politiques publiques

- Les effets d'inégalité liés aux ménages à plus faible revenu (dépendance à la voiture)
- Effet de « Double peine » (valeur immobilière en hausse et pouvoir d'achat qui baissent)
- Une brèche socio-économique qui se creuse entre: « in-TC et out-TC » (coût pour la ville)

14

Le rôle des politiques publiques

Identification des stratégies d'accompagnement pour les politiques d'atténuation

- Des stratégies adaptatives fondées sur la gestion optimale du coût et des vitesses dans une logique d'équité.
- Un réseau très optimisé construit autour de l'idée d'une intensification de l'accessibilité aux opportunités (emplois, hôpitaux, magasins, loisirs...)

15

Le rôle des politiques publiques

Croissance de la mobilité expliqué par une hausse des vitesses. LINDER (1970), BAUMOL & PHELPHS (1973) le temps permet de gagner de l'argent mais l'argent n'achète pas du temps. Cependant, il achète de la vitesse -qui permet d'intensifier le contenu du temps.



16

- Des villes qui multiplient les opportunités
- Utilisation des TC accrue (urbain, régional et LD)
- Regain de la VP en urbain (EV, HEV, BEV?)

Hector G. LOPEZ-RUIZ
hlopezruiz@gmail.com