

La recherche en transports à l'ENTPE et le développement durable : quels apports ? Olivier Klein

Le Laboratoire d'Economie des Transports rassemble les moyens de trois organismes : l'ENTPE et l'Université Lyon 2 – aujourd'hui réunies au sein de « l'Université de Lyon » - et le CNRS. Il regroupe une quarantaine de chercheurs et enseignant-chercheurs, auxquels on peut ajouter une vingtaine de doctorants en moyenne.

Le LET est un labo d'application des sciences sociales au champ des transports. Les transports sont un domaine où la présence des pouvoirs publics est très importante : c'est un domaine fortement régulé, ou la présence d'opérateurs publics est encore élevée. Pour ces raisons, nos productions s'adressent souvent à la sphère publique, à différents niveaux, mais cela n'exclut pas les entreprises privées.

Par rapport aux problématiques de développement durable, on peut présenter les apports de notre labo en deux chapitres :

1. D'abord la production d'une connaissance de la mobilité

Les transports, la mobilité des biens et des personnes, parce qu'ils ne sont qu'une « consommation intermédiaire » et non une finalité, occupent une place complexe dans l'organisation économique et sociale et dans le déroulement de la vie des individus.

Dans une société où la mobilité est omniprésente, les **enjeux économiques** des transports sont difficiles à cerner. Ils sont évidents et c'est pourtant avec sa croissance que la Chine se paye aujourd'hui les infrastructures qui lui sont nécessaires, et certainement pas d'un niveau d'équipement élevé qu'elle tire son dynamisme. La relation entre transport et développement est donc plus complexe qu'un simple rapport univoque de nécessité.

Les **enjeux environnementaux** des transports sont bien connus. Les transports participent à hauteur d'environ 20,8% aux émissions de GES en France. Sont-ils pourtant suffisamment perçus pour qu'une compagnie aérienne juge valorisant de persuader ses clients « qu'en vol, les avions ne produisent qu'une faible quantité de gaz contribuant à l'effet de serre », comme je l'ai constaté la semaine dernière sur un vol d'easy-jet ? Nous participons à la mise en évidence des enjeux environnementaux des transports en apportant notre expertise économique à différents travaux engagés dans ce sens.

Les **enjeux sociaux** de la mobilité durable, enfin, sont encore mal connus et reconnus.

Sait-on assez qu'en France, les 18% les plus aisés sont responsables de 40% des émissions de CO2 dues à la mobilité à longue distance ? Que rapporté à l'individu, leur niveau d'émission est 5 fois plus élevé que celui des plus pauvres ? Voilà des chiffres simples qui relativisent – enrichissent – l'idée que autoroutes ou TGV servent à tous, ou que nous somme tous individuellement responsables de la pollution.

Les enjeux sociaux de la mobilité durable ne se limitent pas seulement aux questions de revenu, mais aussi, par exemple, des enjeux du vieillissement de la population, de ceux attaché aux populations rurales et du périurbain parfaitement dépendantes de la voiture, à ceux des individus pris dans des schémas d'hypermobilité professionnelle et de leur famille....

Sur ces trois volets constitutifs du développement durable, l'apport d'un labo de recherche comme le nôtre est donc de produire de la connaissance dans les zones encore mal ou peu explorées du monde contemporain.

Il est aussi de s'appuyer sur ces connaissances pour éclairer les futurs proches ou lointains, prévisibles ou incertains, par exemple à travers des démarches récentes de simulation des interactions transport-urbanisme ou d'identifications des moyens et obstacles au changement de comportement.

Il est enfin de croiser différents regards disciplinaires – l'économie, la sociologie, la géographie, les sciences politiques – de manière à mieux prendre en compte le caractère multidimensionnel des enjeux de développement durable.

2. L'autre apport d'un labo spécialisé en socio-économie des transports est d'éclairer les politiques publiques.

Dans ce domaine, un premier axe consiste à explorer de **nouveaux outils de la régulation publique**. Sur ce point, les travaux sur le péage urbain ou sur les permis d'émission négociables sont bien connus. On peut ajouter les travaux sur la régulation de l'offre (par exemple sur la tarification des sillons ferroviaire) ou sur la planification.

Ces approches sont complétées par un second axe plus délibérément orienté vers l'**analyse des politiques publiques**, de leur élaboration, de leurs outils, de leur conduite. Les travaux menés dans ce cadre sont l'occasion de repérer quels jeux d'acteurs s'organisent autour de la mise en œuvre des concepts du développement durable. En retour, ils permettent de tirer, nous l'espérons, des enseignements sur les modes d'élaboration et de mise en pratique des politiques publiques dans ce domaine.

A chaque fois, le renouvellement des problématiques liées à l'introduction des préoccupations de développement durable est une justification majeure des investigations entreprises.

Sur tous ces points, la spécificité d'un laboratoire de recherche tient non seulement à la capacité de mettre en œuvre des méthodes innovantes, mais aussi, à travers l'exigence de rigueur scientifique, le souci permanent de prendre du recul pour ne pas se laisser aveugler par les modes de pensée. Cet effort de réflexivité est essentiel au regard des enjeux du développement durable.

Enfin, nous sommes un labo de recherche inséré dans une école d'ingénieurs et conscient du renouvellement des méthodes et surtout des pratiques qu'appelle la mise en œuvre d'une politique de mobilité durable. Notre apport de ce point de vue tient à notre double ancrage :

- ancrage académique qui assure rigueur, volonté d'innovation et ouverture à des problématiques nouvelles
- ancrage dans le monde professionnel pour prendre en compte l'évolution des besoins et des pratiques