



BUNDESPRÄSIDENTIALAMT

Le discours sur Internet: www.bundespraesident.de

Page 1/8

„L'enjeu majeur de la mobilité“

Allocution

tenue par le Président de la
République Fédérale Horst Köhler
lors de la Conférence du Forum
international des Transports
le 27. Mai 2010
à Leipzig

Il y a quelques semaines, une grande partie de la planète avait les yeux rivés sur l'Islande. Tout le monde parlait de ce volcan de cendre qui portait un nom imprononçable pour nous Allemands. En Europe, il se dérobaux regards, ne se trahissait par aucune odeur particulière; et pourtant, on en ressentait l'omniprésence parce qu'il paralysait le trafic aérien. Résultat : des vacanciers et hommes d'affaires restés bloqués loin de leur pays d'attache, des fruits et légumes en souffrance, des entreprises en rupture de stock, l'arrêt des livraisons provoquant rapidement le gel des productions.

Ainsi notre société très nomade a pu se rendre compte de ce qui se passe lorsqu'un seul mode de transport est cloué au sol tout simplement parce que la nature nous impose ses contraintes. Etait-ce un avant-goût de ce qui nous attend en matière de changement climatique et de pénurie de pétrole? Par chance, non, car le changement climatique et l'épuisement des réserves pétrolières n'ont pas la soudaineté d'une éruption volcanique. Nous pouvons nous y préparer – je dirais : le plus tôt sera le mieux. Il s'agit cependant d'un immense défi.

Aujourd'hui près de sept milliards d'hommes vivent sur notre planète. Dans 40 ans, en 2050, la population mondiale sera largement supérieure à 9 milliards d'individus. Des milliards de personnes que beaucoup de choses séparent - océans et montagnes, frontières nationales et barrières linguistiques. Et pourtant, de nombreuses aspirations les rassemblent, comme le besoin de mobilité et le désir de participer à l'économie mondiale. C'est pourquoi le transport représente une des clefs de la qualité de vie et de la coopération entre nations,

d'autant que depuis une vingtaine voire une trentaine d'années, nous assistons à l'échelon mondial à une véritable explosion de la mobilité des personnes et des biens.

Et ce n'était là qu'un début. Des experts s'attendent à un éventuel doublement du nombre de voitures particulières entre 2002 et 2030. Le trafic aérien en Asie et en Amérique du sud dont la densité constituait une fraction de ce qu'elle est ici, va croître de façon spectaculaire. Un constat s'impose dans pratiquement tous les secteurs du transport : si, par extrapolation, l'on transpose aux autres continents en extrapolant les valeurs enregistrées dans les pays occidentaux industrialisés, il y a de quoi être saisi de vertige devant ce tourbillon de mobilité. Et si ce surcroît de mouvement s'accompagne d'une aggravation des nuisances et de la consommation d'énergie, le vertige cèdera rapidement place à l'angoisse. Aujourd'hui déjà, les transports et la circulation occasionnent 13 à 14 pourcent des émissions mondiales de gaz à effet de serre, sachant que certaines estimations vont beaucoup plus loin. On ne peut plus se permettre de continuer sur cette lancée. Une première conclusion se dégage : le monde n'a pas seulement besoin de « plus » de mobilité mais surtout d'une mobilité de « meilleure qualité » par égard pour notre écosphère et pour nous-mêmes.

Je sais, Mesdames et Messieurs, que vous en avez pleinement conscience, d'où les efforts constants que vous déployez pour rendre les transports toujours plus efficaces et plus écophiles. Vous êtes lancés dans une véritable course contre l'expansion incontrôlée des volumes de transport et des nuisances induites déjà par les niveaux de mobilité actuels. Dans l'intérêt de tous, il est important que vous réussissiez. Ce succès dépend de nombreux facteurs : décisions politiques pertinentes, progrès technique et sens des responsabilités partagé. Le Forum international des transports peut fondre tous ces ingrédients dans un même creuset. Aussi représente-t-il un carrefour unique pour ce dialogue autour d'une mobilité durable, et c'est la raison pour laquelle j'ai accepté très volontiers l'invitation au Forum international des transports que m'a adressée le ministre, M. Ramsauer.

Je suis heureux de voir rassemblés ici à Leipzig autant d'experts et de décideurs de haut niveau provenant d'une multitude de nations, venus pour discuter de modèles de mobilité pour le 21^{ème} siècle. Aussi je vous souhaite une très cordiale bienvenue en Allemagne, un pays « fana » de mobilité depuis longtemps, je pense au pionnier de l'aviation qu'était Otto Lilienthal, à l'ingénieur automobile Gottlieb Daimler, sans oublier le comte Ferdinand de Zeppelin, le concepteur du ballon dirigeable.

Ces trois personnalités et leurs nombreux homologues étrangers nous ont ouvert des perspectives insoupçonnées et confrontés à des problèmes inattendus, comme nous le savons rétrospectivement. Cela m'a encore plus marqué la semaine dernière en visitant l'Expo 2010. La

mégalo-pole de Shanghai en est une illustration à plus d'un titre, avec ses infrastructures portuaires et ponts gigantesques, son réseau de métro dont l'expansion a été fulgurante, un réseau autoroutier très dense, mais aussi ses embouteillages et les nappes de smog. L'Expo reflète bien la passion et le dynamisme déployés par la République populaire de Chine et bon nombre d'autres nations pour promouvoir une mobilité « meilleure », c'est-à-dire plus respectueuse de l'environnement. Partout l'accent est mis sur la recherche de formes de propulsion écologiquement propres et les exemples affichés montrent que l'on peut accomplir beaucoup de choses, si l'on remet en cause ses vieilles habitudes. Ainsi, la ville de Brême a présenté son modèle d'« autopartage » en révélant aux habitants de Shanghai qu'il serait possible dans leur ville à taux de participation équivalent à celui de Brême, d'économiser 180 000 voitures grâce à l'« autopartage » - n'est-ce pas un exemple de mobilité intelligente !

Nous, en Allemagne, avons entrepris de réduire d'ici 2020 de 40 pour cent les émissions de gaz à effet de serre. L'Union européenne ambitionne une réduction de 30 pourcent. Les autres continents n'échapperont pas non plus à ce type de choix, ne serait-ce que par intérêt individuel bien compris. Comment le secteur du transport peut-il malgré ses taux de croissance prévisibles contribuer à cet effort mondial imminent, et comment compte-t-il s'organiser ?

J'aimerais vous livrer quelques réflexions à ce sujet. Le Forum international des transports cherche, à mon sens, des réponses dans l'innovation technique laquelle offre certainement de multiples pistes. Pour autant il est insuffisant de se cantonner, en termes d'innovation, au développement d'automobiles moins polluantes. Aussi cherchons des solutions pour éviter d'emblée les parcours et transports inutiles et mieux aménager nos zones urbaines. Essayons de faire le tri entre ce qui nous plaît dans notre nomadisme et ce qui met les nerfs et les portefeuilles à rude épreuve, entre ce qui vaut la peine d'être conservé et le reste. Enfin Réfléchissons au mode de vie que nous désirons, aux modèles de mobilité qui peuvent y concourir et à la manière dont nous pouvons les rendre attractifs.

Il faut dès lors s'interroger sur nos valeurs et le prix à payer pour les concrétiser. Pour illustrer le propos, je prendrai un exemple : ces dernières semaines circulaient dans les rues de Berlin des bus affichant le message publicitaire d'une compagnie aérienne : « La Norvège se rapproche ». Un vol pour Oslo était proposé à 29 Euro. La Norvège ne s'est pourtant pas rapprochée d'un pouce de Berlin, que je sache, les quelques 1000 kilomètres qui séparent les deux capitales n'ont pas bougé. Quelle valeur les Berlinois attachent-ils donc à la possibilité de rejoindre Oslo pour le prix d'une cravate ? Et quel va être le coût d'un tel voyage en termes de consommation de ressources et de nuisances environnementales, sachant que ces éléments n'entrent pas dans le prix du billet d'avion.

Dès que l'on transporte des personnes ou des marchandises, il faut payer carburant, personnel, transporteur et taxes diverses. En revanche, la facture ne couvre pas les coûts liés à la pollution atmosphérique, au bruit, à la santé, aux dégâts infligés à l'environnement et au climat. C'est bien et uniquement à cause de cela, pour citer un autre exemple, qu'il peut être moins coûteux de faire éplucher des crevettes provenant de la mer du Nord non pas sur la mer du Nord, mais au Maroc, pour finir par les vendre en Allemagne. Ce va-et-vient est-il générateur de valeur ajoutée ? Je pense que non – il est simplement synonyme de solution « bon marché », parce que la formation du prix n'est pas adéquate, ou pour le moins incomplète. Ma conviction est la suivante : les consommateurs sont prêts à payer un peu plus cher des crevettes « moins nomades », si cette option ménage manifestement l'environnement ; s'ils ont conscience de ce que cela coûte vraiment à la collectivité et à l'Etat. Car la plupart des gens attachent une très valeur à l'environnement, mais malheureusement trop souvent, aucun prix n'est fixé pour valoriser cette richesse.

La vérité des coûts induirait des solutions plus écophiles. Elle rendrait aussi plus attractifs la batellerie et le chemin de fer. Cela favoriserait le développement du réseau ferré. Et cette vérité des coûts, on peut l'instaurer, et même l'imposer, par des décisions politiques, si nécessaire. Voilà, selon moi, une tâche pour l'Union européenne qui s'attache à tisser les fameux réseaux transeuropéens. Elle devrait également se soucier de concurrence équitable entre les différents modes de transport. Sinon cela revient à répercuter sur les infrastructures les distorsions de concurrence existantes.

Le secteur aérien est en train de franchir un premier pas important vers la vérité des coûts. Dès l'an prochain, il sera en effet partie prenante dans le marché des émissions. Faut-il pour autant s'arrêter en si bon chemin ? Contrairement à la taxe sur l'électricité que doivent acquitter les chemins de fer, le kérosène est exempté de la taxe sur l'énergie – à l'instar du combustible utilisé par les navires. Ne serait-il pas plus juste, sous l'angle des conditions de concurrence, de mettre fin aux régimes d'exemption dont bénéficient le kérosène et le combustible destiné aux navires ? L'idéal serait d'internationaliser la règle au maximum. Je sais que cette initiative impliquera des négociations difficiles. Mais nous devrions ouvrir ce chantier, d'autant que sont présents ici aujourd'hui des représentants du monde entier animés d'une réelle volonté de coopérer.

La vérité des coûts présuppose une logistique intelligente capable d'associer de manière optimale les différents modes de transport. Et la vérité des coûts favorise la diffusion d'innovations telles que les conteneurs super-légers qui permettent au fret aérien d'économiser du kérosène, ou les systèmes de propulsion hybrides adaptables également aux camions, sans oublier les terminaux de conteneurs neutres en CO2 et les systèmes de gestion du trafic évitant les

phénomènes de congestion. Certes la concurrence avivée par cette vérité des coûts ne sera pas confortable à vivre, mais elle nous ouvre de vastes perspectives, en particulier pour nous Européens et pour l'Allemagne. Nous avons en effet des ambitions fortes en matière de technologie environnementale, confortées par quelques réussites non négligeables. Cela doit nous rendre confiants.

Un autre élément pourrait contribuer à la vérité des coûts : à travers l'effort supplémentaire à consentir pour faire purement et simplement l'économie d'un certain nombre de transports. Si nous ne parvenons pas à actionner sérieusement ce levier, comme plusieurs orateurs l'ont souligné lors du Forum international des transports 2008, on ne pourra pas empêcher le secteur des transports de rejeter de plus en plus de gaz à effet de serre. Réduire le volume de transport n'oblige pas nécessairement à faire des sacrifices en termes d'activité économique. A titre d'exemple, la constitution de pôles industriels a un impact très positif sur le bilan « transport » parce qu'ils contractent les distances. En même temps, ces pôles stimulent la créativité et induisent de meilleures synergies entre les entreprises, ce qui génère un surcroît de bien-être. Nous Allemands avons fait cette expérience dans de nombreuses régions, dont précisément celle de Leipzig.

La redécouverte des circuits régionaux peut également contribuer à réduire les besoins de transport. Nous devons nous demander si la division internationale du travail n'a pas été poussée trop loin dans bon nombre de secteurs. D'un point de vue environnemental, c'est une logistique déficiente qui est l'origine, en Allemagne et en Europe, de ces « va-et-vient » permanents de lait et de produits laitiers entre sites de production. A mon sens, il est plus qu'étonnant de voir des porcelets transportés depuis l'Allemagne vers d'autres pays européens revenir en Allemagne quelques mois plus tard sous forme de jambon. Je pense que l'agriculture est un secteur parmi de nombreux autres, pour lesquels une réflexion s'impose sur la manière dont on pourrait produire et commercialiser dans la même région, et ainsi réduire la longueur des chaînes de transport. On évitera de la sorte des transports inutiles, on ménagera, pour garder l'exemple cité, les animaux dont nous sommes responsables, cela préservera la sécurité des approvisionnements alimentaires, contribuera à la préservation des paysages qui portent l'empreinte des activités agricoles et à la défense des emplois locaux.

Il est important de se départir d'une mentalité sectorielle – qui braque le projecteur seulement sur certains modes de transport, certaines activités économiques, certains pays et certains continents. Tous les éléments s'imbriquent dans un ensemble. La mondialisation, nous la vivons depuis longtemps. Il nous faut maintenant disposer d'une politique et d'une stratégie de mobilité internationale à la hauteur de l'enjeu.

Le thème central de l'Expo 2010 est intitulé « Better city – better

life ». C'est un bon slogan à mon avis. En 2050, d'après les prévisions des Nations-Unies, sept habitants sur dix dans le monde résideront dans des villes, soit près de 6,5 milliards de personnes.

Vivre ainsi en milieu urbain peut être une bénédiction ou une malédiction – selon la manière nous organisons cette vie. Les problèmes sont bien connus : l'air est pollué, le bruit perturbe les gens et souvent la nuit encore, des montagnes d'ordures s'amoncellent. Chaque jour, les embouteillages parviennent à bloquer la vie urbaine et représentent un pur gaspillage. Or cette réalité est déjà celle de certaines mégalo-poles.

Pourtant la vie urbaine peut se présenter sous un jour complètement différent. La ville est une opportunité. Elle constitue le creuset de l'innovation et du projet technique. La proximité des uns et des autres permet d'organiser, d'aménager avec plus d'efficacité et d'épargner l'environnement. Y-a-t-il un défi plus intéressant à relever pour les entreprises de logistique que de participer à cette mutation ? Quiconque a des idées astucieuses sur la manière dont on peut organiser sur un espace dense l'approvisionnement et la mobilité de millions de personnes, et concevoir un mode de vie en harmonie avec les besoins des individus et de l'environnement, pourra non seulement jouer un rôle de pionnier mais aussi, plus que tout autre, induire des revenus et du travail supplémentaire.

Dans le pavillon allemand de l'Expo, cette ville s'appelle « balancity » - la ville de l'équilibre. L'allusion a trait à l'équilibre entre innovation et tradition, entre collectivité et individu, entre ville et nature, entre travail et temps libre, entre mondialisation et identité régionale.

Si l'on veut voir émerger de telles villes, il faut commencer dès maintenant à concevoir, à planifier et à modifier. Les investissements que nous opérons aujourd'hui ne porteront pleinement leurs fruits que dans plusieurs années et produiront des effets encore pendant des décennies. Les idées ne manquent pas, même si certaines semblent donner dans le futurisme, comme celles du scientifique Michael Braungart. Pour lui, un lieu de résidence idéal, cela consiste à avoir des habitations composées de matériaux qui purifient l'air et produisent de l'eau pure. Cela est aujourd'hui techniquement possible. Les toits sont recouverts de « prairies » et de « champs » où évoluent de nombreuses espèces animales et végétales. Il y a aussi la vision de J.H Crawford qui décrit des systèmes d'approvisionnement sous-terrains capables de transporter avec rapidité et fiabilité marchandises et flux de voyageurs. Et il existe bien d'autres utopies encore. Je pense que nous devons nous pencher sans plus attendre sur ces idées.

Apparaît moins utopique, dans la mesure où elle est déjà réalisée en partie, la ville des mini-trajets. L'aménagement du tissu urbain est

tel que habitations, commerces, écoles, crèches et lieux de travail se trouvent à proximité les uns des autres. On peut régler beaucoup de choses en se déplaçant à pied. Et puis nous vient à l'esprit le nom d'un Allemand, autre pionnier de la mobilité, Karl von Drais qui a inventé la bicyclette de même qu'un véhicule mû par la simple force musculaire humaine, sans l'appoint de chevaux, et qui s'est révélé particulièrement précieux au moment où une autre éruption volcanique avait gratifié notre pays d'une année sans été et... sans avoine !

Cela dit, même dans la ville des mini-trajets, la mobilité doit être facilitée, en particulier par un bon réseau de transports de proximité. Or cette situation n'est pas encore la règle dans bon nombre de villes, autant de défis à relever par les organisateurs des transports urbains.

Les options ne se limitent pas en l'occurrence au bus et au train. Les dessertes de proximité ont plusieurs visages. Ainsi, très récemment, j'ai découvert qu'une entreprise envisageait d'acheter les « périodes d'immobilité » des taxis, qui apparemment sont considérables. Clientes et clients achètent un forfait mobilité. Pour le prix d'un abonnement mensuel ordinaire, ils peuvent prendre le taxi sans limitation à l'intérieur de la ville, c'est en tout cas ce que promet le modèle économique actuel. Ne subsistent que de rares restrictions, ils doivent par exemple accepter que d'autres passagers prennent place à bord du taxi – une bonne chose pour la communication ! – et admettre quelques détours limités avant d'arriver à destination. Le premier essai sera lancé dans quelques mois en Allemagne du sud.

Un autre projet très prometteur est déjà en phase de test dans la ville d'Ulm. Un constructeur automobile a déployé en ville 200 voitures de dimensions réduites. Les clients se font apposer un autocollant électronique sur leur permis de conduire. Ils l'appliquent sur la porte de la voiture pour pouvoir démarrer immédiatement. Et lorsqu'ils n'en ont plus besoin, il leur suffit tout simplement de garer le véhicule. La facturation se fait à la minute précise.

La demande pour ce genre de service est déjà préexistante, dans la mesure où les citoyens ont déjà déployé des trésors de créativité. Ils participent à la réflexion, recherchent des solutions, les choses bougent. Notamment, chez les jeunes urbains. J'en ai rencontré certains – même s'ils ne sont pas majoritaires, c'est entendu – qui ne souhaitent même plus passer leur permis de conduire et jugent dépassées les grosses cylindrées ou « véhicules espace » au lieu d'y voir des symboles de statut social.

Et beaucoup parmi ceux qui partagent les mêmes idées, cherchent ensemble des solutions, par exemple dans le cadre des comités « Transition Towns ». De Londres à Sydney, de Austin à Göttingen, des gens appartenant à une commune et nourrissant les mêmes préoccupations se sont regroupés autour d'une interrogation : comment

pouvons-nous organiser nous-mêmes notre ville pour qu'elle soit économe en ressources, à faible impact climatique et agréable à vivre ? Ce comité met à profit les connaissances, les idées et la créativité de chacun en vue de promouvoir le progrès et une vie meilleure. Je crois qu'il s'agit là d'une formidable passerelle entre les initiatives citoyennes locales et les interactions à l'échelon mondial. Dans de nombreuses villes du monde, des gens se mettent en mouvement, passionnés par l'idée de trouver un modèle à la fois pérenne et plus vivable pour leur ville.

Lorsque le nuage de cendre a paralysé le trafic aérien au-dessus de l'Europe, tout le monde n'a pas été mécontent : une femme qui était dans l'impossibilité de se rendre à un congrès en avion, a dû présenter son exposé par vidéoconférence et, finalement, elle a été heureuse de passer plus de temps au bureau et avec sa famille. Dans un cas similaire, un homme a pu participer à une réunion professionnelle en se connectant à une conférence téléphonique, ce qui lui a permis de faire son jogging juste après. Une autre personne a éprouvé même un certain soulagement de voir son voyage pour une destination de vacances lointaine annulé ; finalement, elle est restée dans les environs pour se détendre, une bonne occasion pour redécouvrir les charmes de sa région.

Osons quitter nos vieilles habitudes de pensées et modes de perception ou essayons au moins de les remettre en question. Cherchons ensemble de nouvelles pistes de manière à ce que la mobilité ne soit pas un privilège momentané et localisé mais reste accessible à tous, y compris dans l'avenir : une mobilité bénéficiant d'un cadre favorable défini par les élus et responsables politiques, avec l'apport de solutions concrètes proposées par des entrepreneurs ambitieux et responsables, autrement dit, une mobilité façonnée par l'ensemble des utilisateurs, ou tout simplement l'art de rapprocher individus et nations du monde entier dans le respect de notre environnement.