

Le temps des transports

Des automobiles omniprésentes mais sous-utilisées, un trafic interurbain majeur mais inefficent... Le transport de personnes nécessite une évolution systémique face au défi écologique, qui interroge notre rapport à la propriété et au temps. Le point avec Yves Tresson (84), responsable transport en région.

Le dilemme du système de transport terrestre français est résumé par le graphique ci-dessous. En termes de quantité de transport (produit du nombre de voyageurs par les kilomètres parcourus, en voyageurs-kilomètres), la voiture rivalise économiquement avec le transport collectif du simple fait du coût gratuit du conducteur, mais elle n'est pas efficiente écologiquement : poids important du véhicule, conducteur le plus souvent seul, utilisation peu intensive. L'inefficience est caractérisée pour les trajets entre 10 et 100 km, représentant plus des deux tiers des voyageurs-kilomètres totaux, avec un motif domicile-travail prégnant. Entre un contexte urbain caractérisé par la pollution et des trajets longue distance aux modes plus collectifs et économes (hors avion, trop énergivore), il existe un « ventre mou » interurbain très consommateur de ressources où le transport collectif est plutôt faible, incomplet et fortement déficitaire. La nouvelle loi d'orientation des mobilités (LOM) ajuste d'ailleurs la gouvernance sur ce segment.

Passer au niveau systémique

Comment résoudre ce problème sur le fond ? Un simple changement de motorisation des voitures particulières est insuffisant. Une automobile lourde et rapide pour un seul conducteur restera une impasse écologique, qu'elle soit thermique ou électrique.

Elle utilise trop d'énergie, d'espace et de ressources matérielles précieuses même si, comme France Stratégie¹, on envisage un bonus-malus fondé sur le poids des véhicules. Pour résoudre le problème, il faut passer au niveau systémique. De multiples organisations alternatives sont envisageables : prépondérance de transport collectif lourd et rapide entre pôles urbains ou ruraux avec des rabattements par modes doux ou véhicules très légers, utilisation intensive de véhicules légers partagés... À vrai dire, ces alternatives ne sont pas si complexes à modéliser sur le plan technique et organisationnel. En revanche, la transition pour y aboutir est redoutable tant le frein, anthropologique, est puissant. Il nous renvoie à notre rapport à la propriété et au temps.

À la propriété d'abord. Nos rues, notre espace public offrent des capacités surabondantes de transport, mais inaccessibles car privatives. Un service de mobilité mieux partagé serait bien plus profitable à tous sur les plans écologique et économique. De fait, la principale source d'investissement dans les transports est actuellement l'achat de véhicules par les particuliers. Or c'est cet investissement qui conditionne le comportement des individus en privilégiant l'usage personnel pour amortir cet achat. C'est sur ce point qu'il faut faire basculer l'investissement vers une forme plus collective. Les sociétés coopératives d'auto-partage, par exemple, constituent une piste en ce sens.



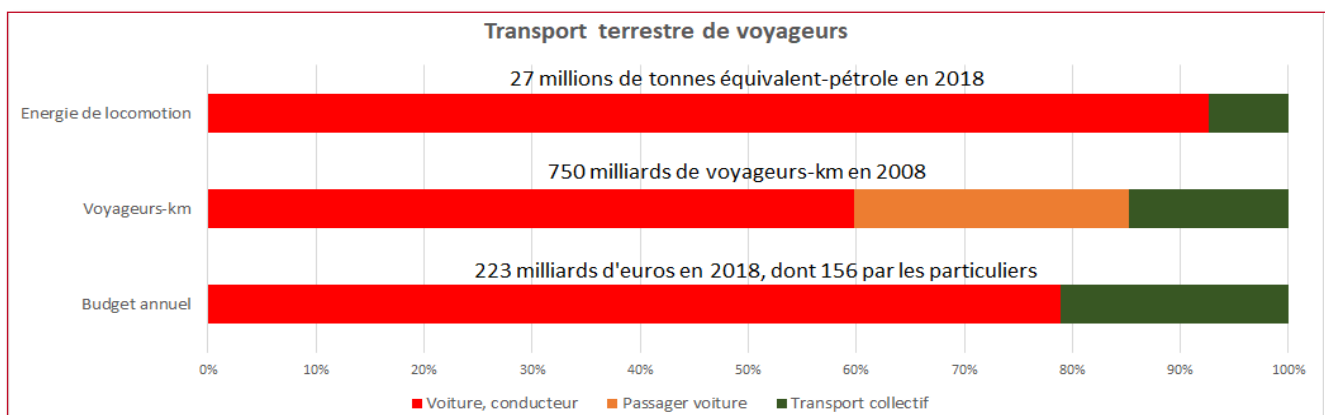
Yves Tresson (84)

Membre du groupement Ingénieur et Développement durable, Yves travaille

pour la compétence transport d'une région après avoir œuvré dans le transport urbain, l'information géographique et l'eau.

Au temps ensuite, parce que c'est l'apparente immédiateté de la voiture particulière qui a fait son succès. Or, se désintoxiquer de cette idée, savoir prendre le temps du voyage, s'insérer dans un système de transport ouvert mais au rythme cadré, requiert un bouleversement de notre rapport au temps. Dans ce régime cependant, la zone accessible à pied ou en mode doux ou faiblement motorisé redevient alors naturellement prépondérante, ré-attirant commerces et services qui avaient migré sous l'effet de pôles attracteurs de l'automobile. Que ce soit dans le transport de personnes ou le transport de marchandises, l'exigence d'immédiateté est sans doute l'élément le plus toxique dans notre consommation de ressources. ■

1. Note d'analyse 78, juin 2019.



Source : Insee, comptes transport 2018, enquête nationale transport déplacements 2008.