

La FNAUT dénonce quelques idées fausses sur les déplacements de proximité

*Une idée simple et fausse aura toujours plus de poids qu'une idée vraie et complexe
(Montesquieu)*

De nombreuses idées fausses concernant les déplacements de la vie quotidienne dans les zones urbaines ou périurbaines sont acceptées sans esprit critique par les décideurs politiques. Nous en présentons ici une sélection.

1 - La dépendance automobile

On ne peut pas se passer de voiture

FAUX - Le transfert modal, c'est possible. Dès 2006, un recul de l'usage de la voiture a été détecté dans les 55 communes du Grand Lyon et les 85 communes de Lille Métropole. A Lille, la part modale de la voiture, qui était de 42% en 1976 et 60% en 1998, est retombée à 56% en 2006 ; à Lyon, cette part est passée de 38% en 1976 et 53% en 1995 à 49% en 2006. De nouvelles enquêtes du CERTU sur les déplacements des ménages effectuées à Reims, Rennes, Rouen, Toulon, Strasbourg et Bordeaux ont récemment mis en évidence le caractère national de cette tendance : à Strasbourg, où des efforts considérables ont été déployés pour décourager « l'autosolisme » et encourager l'usage du transport collectif et du vélo, la part modale de la voiture est même devenue minoritaire (45%).

Notons au passage que ces enquêtes invalident la théorie des « vases non-communicants » énoncée par Christian Gérondeau, président de la fédération des automobile-clubs, selon qui il est inutile et ruineux de chercher à provoquer des transferts de trafic entre modes (FNAUT Infos n°158).

Aujourd'hui, tout le monde a sa voiture

FAUX - Deux types de Français ne sont pas motorisés :

- tous ceux, plus nombreux qu'on ne le croit (et qu'on oublie trop souvent), qui, faute de moyens financiers ou d'aptitudes physiques, ou parce que l'unique voiture du ménage est accaparée par l'un des adultes, n'ont pas un accès quotidien à la voiture ;

- ceux qui n'en ont pas ou plus besoin. Dans les villes où les alternatives à la voiture se développent, non seulement l'usage de la voiture tend à diminuer mais la possession d'une voiture n'est plus nécessaire et le taux de motorisation diminue. Ainsi, dans les grandes villes suisses, où les transports publics, les aménagements cyclables et l'autopartage sont très performants, le taux de motorisation est de l'ordre de 50%, comme à Paris intra-muros. Il est très supérieur dans les autres agglomérations françaises, moins bien équipées, et surtout dans les zones périurbaines et rurales, où il peut atteindre 90% : dans ces dernières, 68 % des personnes appartiennent à un ménage comptant autant de voitures que de membres adultes, contre 48% « seulement » dans les grandes agglomérations.

2 - Le vélo

Le vélo, c'est bon pour les loisirs

FAUX - De nombreux citoyens se déplacent en vélo, en particulier pour aller travailler. Le vélo leur permet de faire de l'exercice physique, de réduire leurs dépenses de déplacement et, très souvent, de gagner du temps.

Le développement rapide du trafic vélo suite à l'aménagement d'itinéraires cyclables, de parkings vélos, de vélostations, de location de vélo en libre service,... montre bien que le vélo répond à un besoin de déplacement quotidien.

L'usage du vélo restera marginal en ville

FAUX - Le vélo peut devenir un transport quotidien de masse. Le véhicule lui-même s'est adapté aux besoins (vélo de ville, vélo pliant, vélo à assistance électrique) et son créneau de pertinence s'est ainsi élargi à de nouveaux utilisateurs (personnes âgées ou réticentes à l'effort physique) et à de nouveaux usages (trajets longs, trajets intermodaux vélo + train, déplacements dans des villes à relief accentué). Un cycliste n'est pas nécessairement, comme autrefois, un sportif, un original, un pauvre ou un bricoleur. L'expérience montre que l'usage du vélo en ville est peu dangereux (contrairement à celui des deux-roues motorisés). Les investissements cyclables sont peu coûteux et à la portée des collectivités locales.

On surestime par ailleurs les distances à parcourir : les enquêtes ménages montrent que plus de la moitié des déplacements automobiles en milieu urbain se font sur moins de 3 km. Le créneau du vélo est encore plus important dans les petites villes que dans les grandes, car les distances à parcourir sont encore plus faibles.

Pour toutes ces raisons, il est réaliste d'imaginer que la part modale du vélo dans les villes françaises pourra se rapprocher de celle qui est observée à Amsterdam, Copenhague, Münster et dans certaines villes italiennes, soit plus de 30%, lorsque les investissements nécessaires auront été faits. La ville de Copenhague a même pour objectif une part modale du vélo de 55%.

3 – Le transport collectif

Le tramway n'est pertinent que dans les grandes agglomérations

FAUX - La pertinence économique du tramway dépend de la population totale de l'agglomération mais aussi de sa répartition géographique (si la densité de population et d'activités est forte le long d'un axe, le tramway devient rentable sur cet axe) et des contraintes imposées à la circulation automobile. Le tramway connaît un bon succès commercial au Mans, agglomération de 200 000 habitants seulement, il a aussi sa place à Besançon, agglomération encore moins peuplée où il vient d'être adopté. En Allemagne, des agglomérations plus petites sont équipées d'un tramway.

En matière de transport collectif en site propre, il faut voir grand, anticiper la hausse inéluctable du prix du pétrole et, si nécessaire, densifier habitat et activités le long des itinéraires à équiper (cas de la ligne E en projet à Grenoble).

Le bus coûte moins cher que le tramway mais il n'est pas performant

FAUX – Tant que le volume de trafic à écouler en période de pointe ne dépasse pas un certain seuil (3 000 voyageurs par heure et par sens), le bus est la seule technique pertinente économiquement. Il peut avoir une vitesse commerciale proche de celle du tramway si on lui accorde de bonnes conditions de circulation (lignes sans détours inutiles, couloirs réservés et bien protégés, arrêts correctement espacés et bien aménagés, véhicules aisément accessibles, montée autorisée par toutes les portes, priorités aux carrefours, recours à la traction électrique).

Le train n'est pas adapté à la desserte des petites villes et zones rurales

FAUX - Selon la Cour des Comptes (rapport du 26-11-2009), le car peut remplacer le train, c'est moins cher. Mais l'exemple allemand montre que le train, s'il est exploité intelligemment (rabattements bien organisés, mise en concurrence des opérateurs), peut assurer efficacement les relations entre les territoires ruraux et les grandes villes voisines et rester d'un coût modéré (les coûts d'exploitation sont deux fois plus faibles en Allemagne qu'en France). Il est beaucoup plus attractif que le car (confort, sécurité, vitesse, fiabilité) et, comme on l'a observé en France, un transfert sur route peut entraîner un report immédiat de l'ordre de 50% de la clientèle sur la voiture.

Plus précisément, selon une étude de la région Pays de la Loire, à temps de parcours et fréquences inchangés, il y a une perte sèche de 30 % du trafic liée exclusivement au transfert sur route ; si le temps de parcours augmente de 10 %, le trafic baisse de 20 % ; si on augmente la fréquence de 20 %, le trafic augmente de 15 %.

Le transport collectif n'a pas de pertinence dans les zones périurbaines et rurales

FAUX - La dispersion de la population est un facteur défavorable mais des techniques nouvelles sont aujourd'hui disponibles pour desservir ces zones au moindre coût (sans parler du car postal très répandu en Suisse et en Autriche).

On peut développer des "lignes virtuelles". Les dessertes ne sont activées que sur réservation des usagers au plus tard la veille, auprès d'une centrale de réservation dotée d'un numéro d'appel gratuit. Si au moins un usager a fait une réservation sur une ligne donnée, celle-ci est considérée comme "ouverte", et un usager qui téléphone après le délai sera malgré tout pris en charge.

Afin d'irriguer les zones rurales, en dehors des lignes régulières, certains départements ont développé des services à la demande par taxi collectif. L'utilisateur est pris en charge à son domicile et déposé au lieu où il souhaite se rendre. Les conditions de réservation sont les mêmes que pour les lignes virtuelles.

4 - L'autopartage

L'autopartage restera une pratique marginale

FAUX - En Suisse, on rencontre environ 93 000 autopartageurs, il pourrait donc y en avoir dix fois plus en France. On en est encore loin, mais le développement rapide de l'autopartage en France prouve qu'il est possible de se passer de voiture personnelle et de n'utiliser la voiture que dans des circonstances très occasionnelles. L'expérience montre que les entreprises sont aussi intéressées que les particuliers.

Le succès de l'autopartage s'explique par sa souplesse et les économies qu'il permet de réaliser, et plus fondamentalement par le changement de mentalité de la population, plus attachée au service rendu par la voiture que par sa possession.

L'autopartage ne peut fonctionner que dans les grandes villes

FAUX - L'autopartage commence à s'implanter avec succès dans des agglomérations de taille moyenne (Chambéry, Besançon) et même dans de petites villes (Colmar, Sélestat, Saverne). L'autopartage entre particuliers est également une formule qui se développe en milieu périurbain ou rural (on rencontre environ 50 000 pratiquants en France selon une étude du cabinet ADETEC, voir FNAUT Infos n°185).

5 - Les coûts pour l'utilisateur et la collectivité

Les transports collectifs coûtent trop cher à l'utilisateur

FAUX - Le prix du ticket ou de l'abonnement ne veut rien dire en soi (dès lors que les ménages à très faibles revenus disposent d'une tarification adaptée) : il faut le comparer au coût d'usage de la voiture (0,3 €/km pour un kilométrage moyen de 13 000 km selon l'étude du cabinet ADETEC, un coût sous-estimé par la plupart des automobilistes, qui ne prennent en compte que le coût du carburant et de l'entretien, soit le tiers). Un salarié habitant à 10 km de son lieu de travail et s'y rendant en voiture parcourt $20 \times 225 \text{ km} = 4 500 \text{ km}$ par an et dépense ainsi 1 350 €, une somme très supérieure au prix d'un abonnement sur un réseau de transport urbain (480 € selon l'UTP), qui de plus est dorénavant remboursé à 50% par l'employeur.

Les transports collectifs coûtent trop cher à la collectivité

FAUX - Les transports collectifs coûtent cher aux collectivités territoriales, mais ils rendent service aux usagers (en particulier les usagers non motorisés) et permettent de limiter le trafic automobile et ses nuisances. D'autre part, il est possible d'abaisser le coût d'exploitation des bus en augmentant leur vitesse commerciale (couloirs réservés, priorités aux carrefours, meilleur aménagement des arrêts), ce qui, avec la limitation du stationnement central, permet d'obtenir une clientèle nouvelle donc des recettes supplémentaires.

Ce qui coûte cher à la collectivité, c'est d'abord l'usage de l'automobile. Selon Dominique Becker (Conseil Général du Développement Durable), les coûts externes de la voiture urbaine (usure des chaussées, congestion, insécurité, bruit et pollution locale de l'air, effet de serre) se montent à 12,2 milliards d'euros (G€) pour les voitures à essence et 19,0 G€ pour les voitures diesel, soit au total 31,2 G€. Les recettes fiscales sont respectivement de 1,9 G€ et 1,8 G€, soit total 3,3 G€. Le taux de couverture de l'ensemble des coûts de la circulation automobile urbaine par la fiscalité automobile est donc de 12%, M. Becker parle de « sous-tarification massive » et propose une taxation spécifique de la voiture en milieu urbain. Les chiffres datent de 2005, ils n'ont pas évolué de manière significative depuis 5 ans.

Le taux de couverture est de 73% pour les déplacements interurbains, et de 36% en moyenne pour l'ensemble des déplacements automobiles (le taux de subventionnement du transport collectif urbain est en moyenne de 30%).

6 - Le péage urbain n'est adapté qu'aux grandes métropoles.

FAUX - Le péage est tout aussi légitime et efficace dans les villes moyennes dont la voirie est congestionnée et le cadre de vie dégradé par l'omniprésence de la voiture, et où les élus peinent à financer les transports collectifs. Il fonctionne très bien dans les villes norvégiennes, qui sont de taille très inférieure à celle de Lyon. Le péage peut être adapté aux spécificités locales : géographie de l'agglomération, densité des emplois dans la ville-centre. On peut ainsi ajuster la zone soumise à péage, le tarif et son éventuelle modulation horaire, les réductions et les exemptions (habitants de la zone, véhicules de sécurité, taxis, artisans, livreurs), le montant des amendes.

Le péage urbain est antisocial, c'est de la sélection par l'argent

FAUX - La réduction de la circulation et l'affectation au transport collectif du produit du péage acquitté par les automobilistes aisés bénéficient aux ménages les plus modestes, qui ne sont pas motorisés, qui souffrent le plus de la pénurie de transport collectif et dont le cadre de vie est le plus affecté par les nuisances de la circulation. Les automobilistes peu fortunés peuvent utiliser le transport collectif pour accéder aux centres-villes ou, s'ils ne sont pas desservis à proximité de leur domicile, se rabattre en voiture sur un parking relais, suivant une pratique qui se développe.

7 - On ne peut rien faire contre l'étalement urbain diffus

FAUX - Ce phénomène, générateur de trafic automobile, de nuisances et de gaspillages de temps, d'espace et d'énergie, n'a rien d'inéluctable. Il est le fruit de la cherté de l'habitat central, de la multiplication des infrastructures routières et du bas prix des carburants (en termes de pouvoir d'achat, un parcours automobile est trois fois moins cher aujourd'hui qu'en 1970 selon une expertise de l'économiste Jean-Marie Beauvais réalisée pour la FNAUT, voir FNAUT Infos n°156, 158 et 173).

Pour l'enrayer, on peut à la fois décourager l'habitat périphérique diffus et rendre l'habitat central plus attractif, c'est-à-dire :

- arrêter de construire des autoroutes urbaines et des parkings centraux ;
- augmenter le coût des déplacements automobiles (taxe carbone, péage urbain) ;
- augmenter la durée des trajets automobiles entre périphérie et centre-ville en limitant la vitesse sur les accès autoroutiers aux centres-villes (chrono-aménagement) ;
- exploiter toutes les branches des étoiles ferroviaires urbaines et densifier l'habitat et les activités autour des gares périurbaines ;
- densifier les villes en urbanisant les friches industrielles et militaires, en construisant dans le voisinage des gares centrales et des stations de TCSP, et en renforçant le logement social dans les centres.