



HAL
open science

Transport et mobilité : entre désenchantement et nouvelle donne

Yves Crozet

► **To cite this version:**

Yves Crozet. Transport et mobilité : entre désenchantement et nouvelle donne. *Revue Sociétal*, 2005, 49, pp. 61-62. halshs-00089000

HAL Id: halshs-00089000

<https://shs.hal.science/halshs-00089000>

Submitted on 25 Jul 2008

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

YVES CROZET *

Transport et mobilité : entre désenchantement et nouvelle donne

Le développement des moyens de transport et la mobilité des personnes et des marchandises qu'ils autorisent constituent un élément central du standing des pays industrialisés. Ce n'est pas par hasard que chaque révolution industrielle est associée à une innovation majeure dans le secteur des transports (le train, l'automobile, l'avion, la navette spatiale...). Ainsi, lorsqu'on demandait aux enfants des années 1960 d'évoquer l'an 2000, ils ne manquaient pas de souhaiter la généralisation des scooters volants¹. Le problème est que lorsque l'on propose aux enfants de l'an 2000 d'imaginer à leur tour le futur des transports, ils en reviennent inmanquablement aux scooters volants² ! Le TGV et même l'avion ne sont plus des supports de rêve. Quant aux voyages en navette spatiale, il est clair qu'ils vont demeurer, et pour longtemps, l'apanage d'une infime minorité.

LIMITES AU DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT

Tout se passe donc comme si les transports et la mobilité se heurtaient à un mur. Ou plutôt à une limite asymptotique, fruit de multiples contraintes qui conduiraient à diverses formes de saturation ou de plafonnement.

Limitation des ressources pétrolières d'abord, qui ont joué un si grand rôle dans le succès de l'automobile et de l'aviation, mais qui se retrouvent victimes de leur succès : épuisement prévisible (même s'il est plus tardif qu'on le croit) et hausse tendancielle des prix !

Limitations environnementales ensuite car les moyens de transport modernes sont émetteurs de diverses nuisances (bruit, pollution, effets de coupure...)

1. Dans son fameux roman *1984*, George Orwell envisageait la présence de « sous-marins terrestres » à grande vitesse.

2. Cf. l'exercice réalisé par la DATAR en l'an 2000 dans le cadre de sa prospective 2020.

* Professeur à l'université Lyon-2.

L'AVENIR DES TRANSPORTS

face auxquelles le progrès technique, pourtant omniprésent, ne peut tout régler. Et parmi les questions environnementales, celle de l'occupation de l'espace, par les infrastructures et les véhicules de transport, n'est pas la moindre !

Limitations économiques et financières aussi, car les infrastructures de transport coûtent de plus en plus cher en argent public, lequel est de plus en plus rare !

Limitations sociales et politiques enfin lorsque l'on voit les politiques publiques réduire de façon sensible les vitesses routières, promouvoir en zone urbaine des modes de transport relativement lents et plus que centenaires (les tramways), ou laisser se développer une congestion routière peu ou prou considérée comme le seul moyen de ne pas laisser l'automobile dévorer la ville. L'autre solution étant le péage urbain, qui, pour les automobilistes, ressemble plus à un cauchemar qu'à un rêve !

Il ne faut donc pas se voiler la face, le transport ne fait plus rêver. D'une certaine façon, il contribue au désenchantement que beaucoup ressentent aujourd'hui à l'égard des sociétés modernes. Quelques exemples suffisent à illustrer notre propos :

– Le plaisir de conduire sa voiture ? Une « liberté » en voie d'extinction pour cause de sécurité routière !

– L'envie de vous offrir un 4x4 ou une puissante berline ? Il faudra de plus en plus vous justifier auprès de vos « amis » défenseurs de l'environnement !

– Le développement du ferroutage pour éviter que les camions n'envahissent les routes et autoroutes ? Plus le temps passe et plus cela ressemble à un vœu pieux !

– Le tunnel sous la Manche ? Un gouffre financier dont l'ombre portée pénalise fortement les grands projets comme la Ligne à Grande Vitesse Lyon-Turin !

– Le Concorde et l'avion supersonique ? Une prouesse technique sans lendemain !

Bien sûr, il reste l'A 380, encore capable d'enchanter les foules. Mais pendant combien de temps fera-t-il oublier les protestations des riverains des grands aéroports ? Et comment oublier la situation financière précaire de nombreuses compagnies aériennes, petites et grandes, notamment aux États-Unis ? Et le déficit chronique de très nombreux aéroports en France ?

LA FIN DE L'ÉNERGIE BON MARCHÉ

Le lecteur trouvera sans doute d'autres symptômes de désenchantement, notamment s'il utilise les transports en commun aux heures de pointe ! Mais pour autant il aurait tort de croire que tout cela ressemble à la fin du monde. Il s'agit tout au plus de la fin d'un monde, celui qui était fondé sur l'énergie bon marché et aussi, notamment en France, sur une relative générosité de l'espace et des fonds publics. Dans tous ces domaines, énergie, environnement, espace, financement... nous sommes entrés dans une zone de contraintes plus fortes ; une période où la rareté se fait d'autant plus sentir que notre pouvoir d'achat ne cesse de croître, tout comme nos besoins de mobilité. En d'autres termes, le désenchantement qui nous menace ne signifie pas que les ressorts de la demande de transport sont cassés. Le rapide développement du transport aérien en témoigne, lui qui bénéficie encore d'une énergie bon marché puisque le kérosène n'est pas taxé ! Nos rêves persistants à propos du transport aérien ne doivent donc pas ignorer qu'un jour ou l'autre, il sera lui aussi confronté à des contraintes plus fortes.

Mais pour l'heure, et pour longtemps encore, le transport aérien va poursuivre sa progression, supérieure à la croissance du PIB. Mais il n'est pas le seul. Le transport de marchandises, maritime, terrestre et aérien, va lui aussi continuer à se développer, même si certains flux se réorientent. Comme l'explique Michel Savy, le développement du trafic des poids lourds va demeurer un casse-tête et il est indispensable que des progrès soient effectués dans le

monde du ferroviaire. Quant aux déplacements en voiture particulière, ils ne sont pas en reste. Même si le kilométrage moyen effectué chaque année par une voiture diminue légèrement, il ne faut pas oublier que le nombre de véhicules croît, que le trafic des touristes se développe, et que la circulation automobile progresse encore dans les zones péri-urbaines du fait de l'étalement urbain. Pour cette raison, comme le montre Richard Darbera, il ne faut pas rêver à une baisse de la taxation sur les automobiles. Au point que l'on peut se demander si la suppression de la vignette en 2000 n'a pas été une mauvaise idée ?

La question de la mobilité urbaine et péri-urbaine reste donc très prégnante. Or la réponse principale employée en France face à cette situation est, paradoxalement, la réduction des vitesses automobiles et celle de leur espace. Marc Wiel éclaire ces choix totalement contre-intuitifs. Des choix qui sont typiques de la situation de développement asymptotique auquel est aujourd'hui confrontée la mobilité terrestre. Une évidence qui appelle une prise de conscience à propos de quelques inflexions majeures de la politique des transports. Je présente quelques-unes de ces inflexions, celles qui sont déjà manifestes et celles auxquelles il faut se préparer. Non pas pour accentuer le désenchantement, mais simplement pour rappeler que nous sommes face à une nouvelle donne. ■