

Les mobilités d'avenir sont celles qui n'oublie personne

Pierre Coppey, président de VINCI Autoroutes

Le 12/12 à 16:02

LE CERCLE/POINT DE VUE - Les Français habitent toujours plus loin de leur lieu de travail, en particulier ceux installés en périphérie des villes. Pour réduire leur temps de trajet, il faudrait mieux connecter les voies rapides aux réseaux de transports qui irriguent les métropoles.

« Le premier besoin des Français, c'est le temps. Le deuxième besoin est un besoin d'équité. [...] Or 40 % de la population réside dans un territoire sans transports collectifs. Et dans ces zones, c'est la voiture ou rien. » Tel est le constat dressé par le Premier ministre, Edouard Philippe, dans son discours d'ouverture des Assises de la mobilité en septembre.

Avec cette introduction, la nécessité de regarder au-delà des villes pour trouver des solutions pérennes aux problématiques de mobilité de millions d'oubliés des transports en commun s'est imposée. Répondre aux besoins prioritaires que sont l'accès à l'emploi, à la formation et à la santé des habitants des périphéries et des zones rurales reste la condition d'un vrai changement, indispensable à la cohésion sociale et à la compétitivité économique de nos territoires.

Fracture territoriale

Aujourd'hui, nous sommes face à une situation paradoxale. Les grandes villes ont vu progresser le niveau de service des transports collectifs, mais à leurs périphéries les inégalités ne cessent de s'accroître. Les recensements de l'Insee permettent de faire non seulement des comparaisons précises sur l'ensemble du territoire national, mais aussi d'observer les évolutions sur une longue période pour identifier les besoins de mobilité prioritaires.

L'Insee fait trois constats : en 2013, 16,7 millions d'actifs (sur un total de 24 millions) ont leur emploi en dehors de leur commune de résidence - et ce nombre continue d'augmenter. Près de 8 millions d'actifs doivent faire plus de 15 km pour se rendre à leur travail - et cette distance continue de s'accroître. 80% d'entre eux utilisent la voiture.

La déconnexion entre domicile et lieu de travail, apparue il y a près de 30 ans, est un phénomène puissant et silencieux qui va en s'accroissant à un rythme rapide. En 1968, les distances moyennes que devaient parcourir les actifs d'une commune pour se rendre sur leur lieu de travail étaient faibles et pratiquement équivalentes sur tout le territoire. Deux générations plus tard, ces distances sont restées faibles dans les grandes villes, mais elles augmentent lorsqu'on s'en éloigne. Au-delà des zones urbanisées, les déplacements de plusieurs dizaines de kilomètres, qui étaient l'exception, sont devenus la règle.

Or nos systèmes de transport n'ont pas suivi cette évolution des besoins et des usages. Il en résulte une fracture territoriale qui se creuse chaque année davantage, et un sentiment d'abandon qui concerne des dizaines de millions de nos concitoyens. La politique des transports s'est trop longtemps concentrée sur les transports collectifs dans les grandes villes et sur les axes lourds interurbains, en délaissant les territoires ruraux et les noeuds de congestion que sont devenues les périphéries des agglomérations.

Rendre complémentaires les différents modes de déplacement

Il n'est pas encore trop tard. Des solutions existent. D'autres restent à inventer. Elles exigent toutes que nos réseaux de voies rapides soient modernisés et mieux connectés aux réseaux de transport qui irriguent déjà les métropoles (RER, métros, tramways, bus...). Elles nécessitent aussi que nous missions davantage sur la complémentarité entre les différents modes de déplacement (routes-autoroutes, chemin de fer) et que nous réalisions des aménagements spécifiques (parcs relais, hubs multimodaux).

Concrètement, les territoires qui s'étendent jusqu'à 70-80 kilomètres du centre des métropoles sont irrigués par des voies rapides et des autoroutes. Or ces réseaux peuvent accueillir des lignes d'autocars express. Sur l'autoroute A10, depuis le milieu des années 1990, une ligne de cars express permet de relier les villes de Dourdan, Longvilliers, Briis-sous-Forges à la gare de RER de Massy-Palaiseau.

Sur l'A14 ou à Grenoble, des solutions similaires sont proposées avec succès. Des voies réservées peuvent venir compléter les dispositifs proposés. C'est le cas notamment sur l'autoroute A10. Elles garantissent un bon niveau de service à l'approche des métropoles ou dans des sections congestionnées.

A Madrid, plus de 150 lignes d'autocars facilitent les déplacements des habitants de la grande couronne vers le cœur de ville. Elles sont interfacées aux autres modes de transport grâce à des «hubs» multimodaux soigneusement étudiés. Ce qui permet d'ailleurs à la région de Madrid d'obtenir 15 points de mieux que la région Ile-de-France en termes de partage modal, selon le baromètre des transports publics des métropoles européennes.

Ces modèles optimisent les infrastructures existantes, à moindres coûts. Ils sont plébiscités par leurs usagers et offrent l'avantage d'être rapides dans leur mise en œuvre, souples et évolutifs. A la veille de la clôture des Assises, nous avons l'opportunité d'inventer de nouvelles mobilités en assurant la complémentarité des modes de transport pour répondre à un défi majeur : éviter les fractures territoriales et favoriser une plus grande cohésion sociale. Les mobilités d'avenir sont celles qui n'oublient personne.

Pierre Coppey, président de VINCI Autoroutes

<https://www.lesechos.fr/idees-debats/cercle/cercle-177074-plate-forme-de-mobilite-noublions-pas-les-autoroutes-2137775.php#oflk7GOQgPHtzdm2.99>