La Grande Conversation

*La revue de **Terra Nova***

Report modal : ce qui n'a pas marché, ce qui a marché, ce qui ne marchera jamais, ce qui pourrait marcher

Société

Par Jean Coldefy

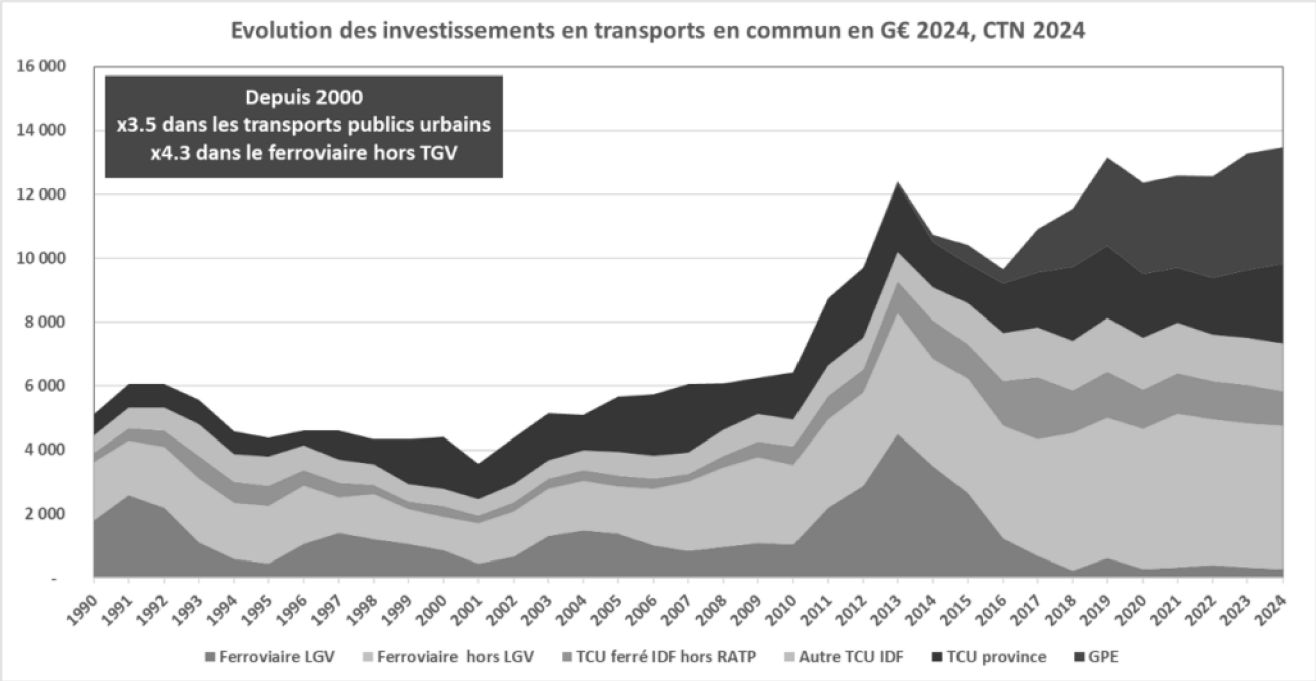
Expert des mobilités

Publié le 17 septembre 2026

La flambée des prix des carburants rappelle l'urgence de la décarbonation des mobilités. Il est indispensable de faire le point sur les stratégies menées jusqu'à présent pour concentrer les efforts sur ce qui marche vraiment. Tous les espaces (villes, périurbain, rural éloigné…) ne présentent pas les mêmes contraintes et ne relèvent pas des mêmes stratégies. Pour inciter les automobilistes à se reporter vers d'autres modes de transport, toutes les options ne se valent pas.

Ce qui n'a pas marché et ce qui a marché

La décarbonation est en cours en France avec une baisse de 30% des émissions depuis 1990 concernant tous les secteurs. Les mobilités des personnes font cependant exception avec une baisse de seulement 2% sur la même période[1]. Cela explique que la part de la voiture dans le total des émissions du pays augmente et se situe aujourd'hui à 18% des émissions du pays, la part la plus importante juste derrière l'agriculture. Face à l'urgence de la décarbonation des mobilités, le vélo et le train, et plus globalement les transports publics sont convoqués comme la solution pour faire baisser l'usage de la voiture. Ainsi, entre 2000-2024, la France a massivement investi dans les transports publics à la fois sur la longue distance et pour les déplacements dits du quotidien (ceux inférieurs à 100 km)[2] : 238 milliards d'euros (Md€) dont 31 pour les TGV, 93 pour les TER et 115 pour les transports en commun urbains (TCU) avec plus de 1000 km de voies de métro et de tramways nouvelles. Les investissements annuels ont été multipliés par 3.5 pour les TCU et par 4.3 pour le TER, alors que sur la même période les investissements routiers nationaux baissaient de 60%.



LGV = Ligne Grande Vitesse ; TCU = Transports en commun urbains ; IDF = Ile-de- France ; GPE = Grand Paris Express

L'impact sur la part modale de la voiture mesurée en kilomètres ❸ fut cependant très faible : de 81% en 2000 à 79% en 2024, les transports publics longue distance et du quotidien ayant chacun grapillé 1% de part sur la voiture. La situation est encore plus marquée pour les déplacements du quotidien puisque la part modale de la voiture est, dans ce domaine, de 90% depuis 15 ans.

	Parts modales				
	1990	2000	2012	2019	2024
Véhicules particuliers FR	81%	81%	80%	80%	79%
TC longues distances	7%	7%	9%	9%	11%
TCU IDF	3%	3%	3%	4%	4%
TCU Province	1%	1%	1%	1%	1%
TER proximité yc cars	1%	1%	1%	1%	1%
Cars scolaires et autres	5%	4%	3%	3%	3%
Transports aériens	2%	2%	2%	2%	1%
Total	100%	100%	100%	100%	100%

Déplcts < 100 km hors scolaires	Parts modales		
	2012	2019	2024
Véhicules particuliers FR	90%	90%	90%
TCU IDF	6%	6%	6%
TCU Province	2%	2%	2%
TER proximité yc cars	2%	2%	3%

Evolution des investissements dans les transports publics et des parts modales depuis 1990, Données INSEE/CTN, Jean Coldefy

Comment expliquer un impact si faible pour un effort aussi important ?

La première raison est que ce sont essentiellement les TGV qui ont fait monter la part modale des transports publics au niveau national. Or si le TGV a fait quasiment disparaitre l'avion entre Paris et Lyon, Strasbourg ou Bordeaux, il génère des déplacements qui n'existaient pas en renforçant les liens entre la capitale et les métropoles de province. Le TGV ne fait pas baisser l'usage de la voiture voire il l'augmente pour rejoindre les gares. Par ailleurs en 35 ans, les kilomètres en voiture ont augmenté avec la population, les revenus et la baisse des couts d'usage de la voiture. Ils sont stables depuis 2022.

La seconde raison est géographique : la quasi- totalité (97%) des kilomètres réalisés en voiture pour les déplacements du quotidien est le fait de flux depuis l'extérieur vers les villes. Les flux internes aux villes centres pèsent peu dans la masse des kilomètres parcourus en voiture, l'essentiel des voitures y circulant proviennent de l'extérieur. Les tramways et bus à haut niveau de service (BHNS) permettent des services fréquents, fiables et rapides, et pénalisent simultanément les temps de parcours de la voiture par un moindre espace de voirie qui lui est allouée. Ils ont eu un impact significatif sur les trafics routiers internes aux villes qui ont été divisés par deux voire trois. Mais cela ne concernait que 15% de la population française qui réalisait déjà peu de kilomètres du fait de l'effet d'agglomération et de la densité. L'impact sur l'ensemble des kilomètres réalisés en voiture et en conséquence sur les émissions de carbone fut faible.

Ainsi, plus de transports publics ce n'est pas automatiquement moins de voiture. Le premier rôle du transport public urbain❹ est de permettre aux villes d'être moins congestionnées, en économisant l'espace public par une massification des déplacements. **Cela a fonctionné dans les cœurs de ville pour réduire la place de la voiture et ainsi améliorer la qualité de vie**

en ville, mais globalement au regard des sommes investies, le résultat est faible.

Place Vendôme dans les années 1960 et aujourd'hui

Les quais du Rhône à Lyon en 1989 ... et en 2007

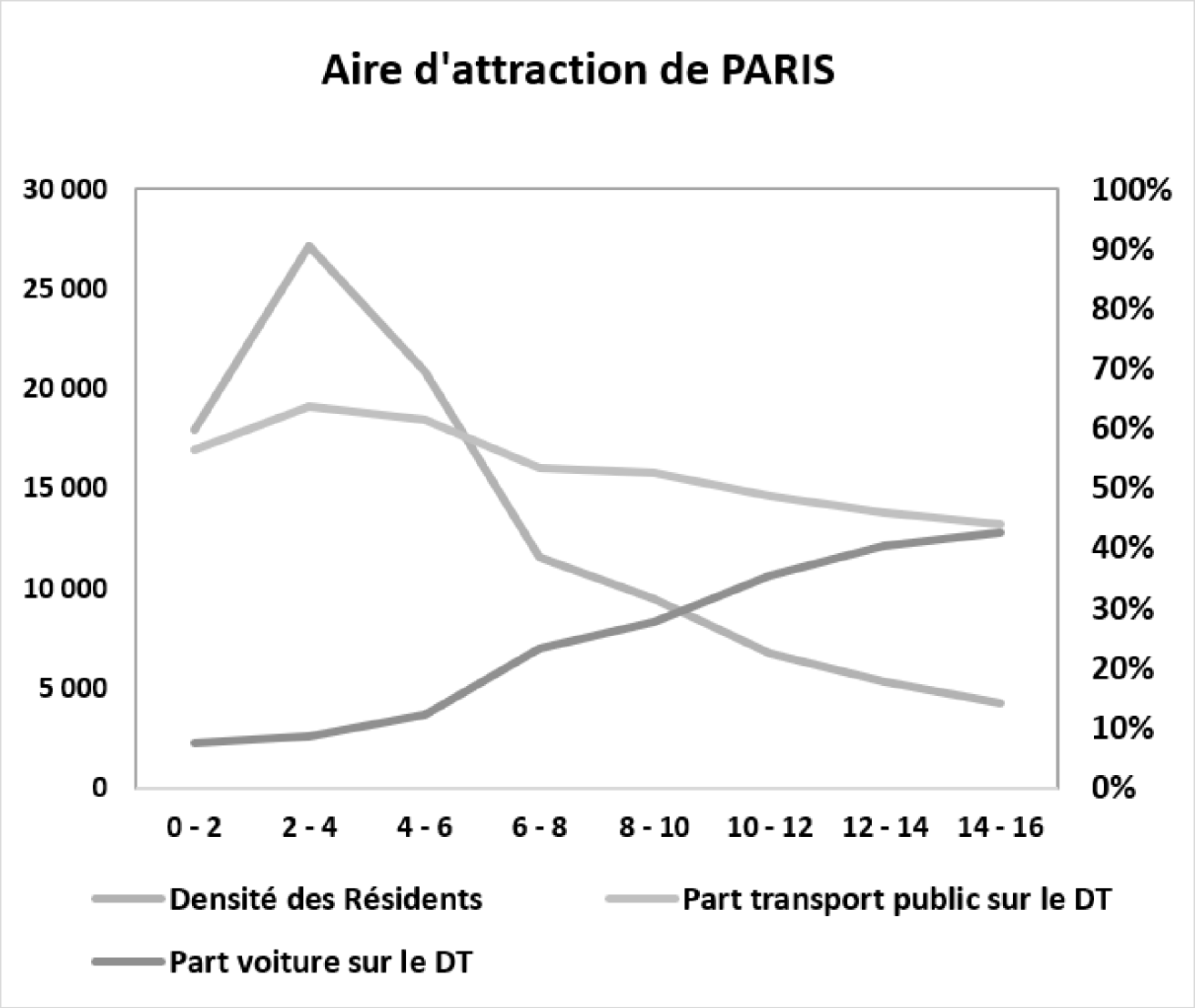
Place Drouet d'Erlon à Reims en 1960 et aujourd'hui

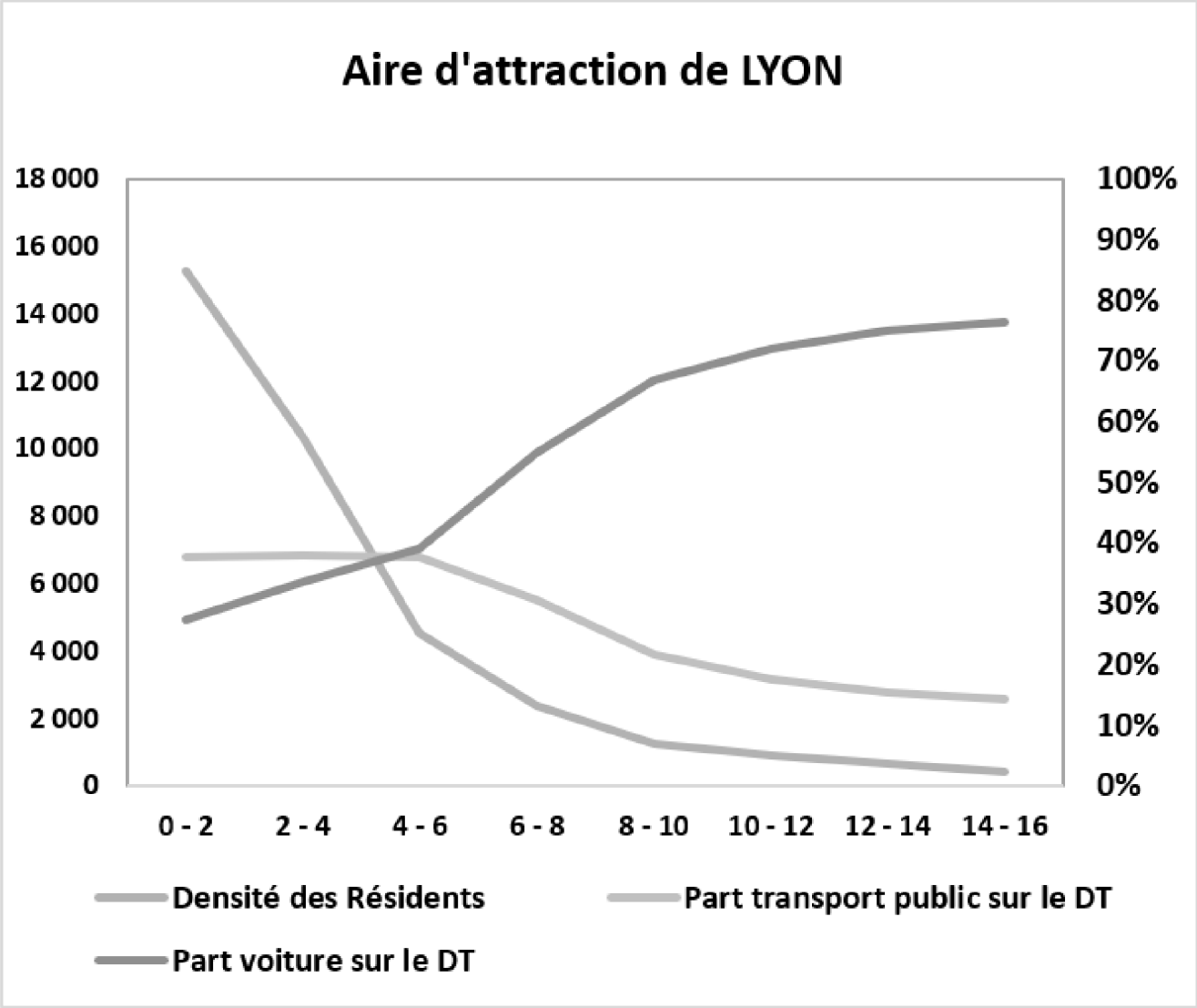
Ce qui ne marchera jamais

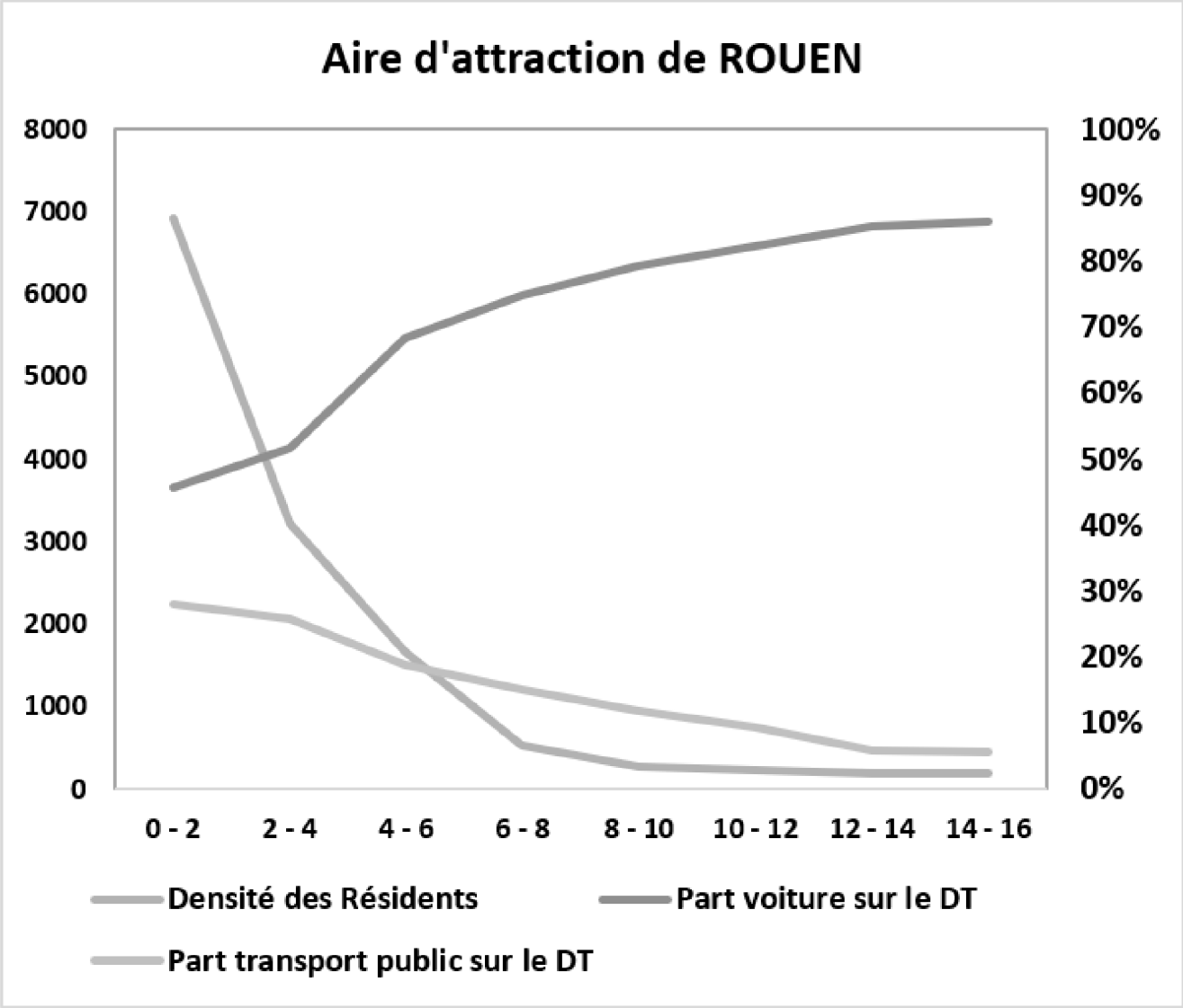
Par mimétisme avec ce qui a réussi dans les centres villes, les politiques de mobilité visent aujourd'hui à déployer des transports publics dans des zones moins denses, en particulier dans les banlieues et le périurbain, selon la maxime de l'économiste libéral Jean Baptiste Say « c'est l'offre qui fait la demande ». Ainsi la métropole de Lyon dans son plan de mobilité voté en 2025 prévoit une part modale kilométrique de la voiture de 18% sur l'ensemble de la métropole soit quasiment la part de la voiture dans Paris qui réalise cette performance avec le réseau de transport public le plus dense du monde (une station de métro tous les 300 m). Plus récemment le Forum Vies mobiles propose un système alternatif à la voiture basé sur une offre massive de transport public. Dupliquer la logique des transports urbains des centres villes denses en banlieue et périurbain pour faire baisser l'usage de la voiture va-t-il fonctionner ?

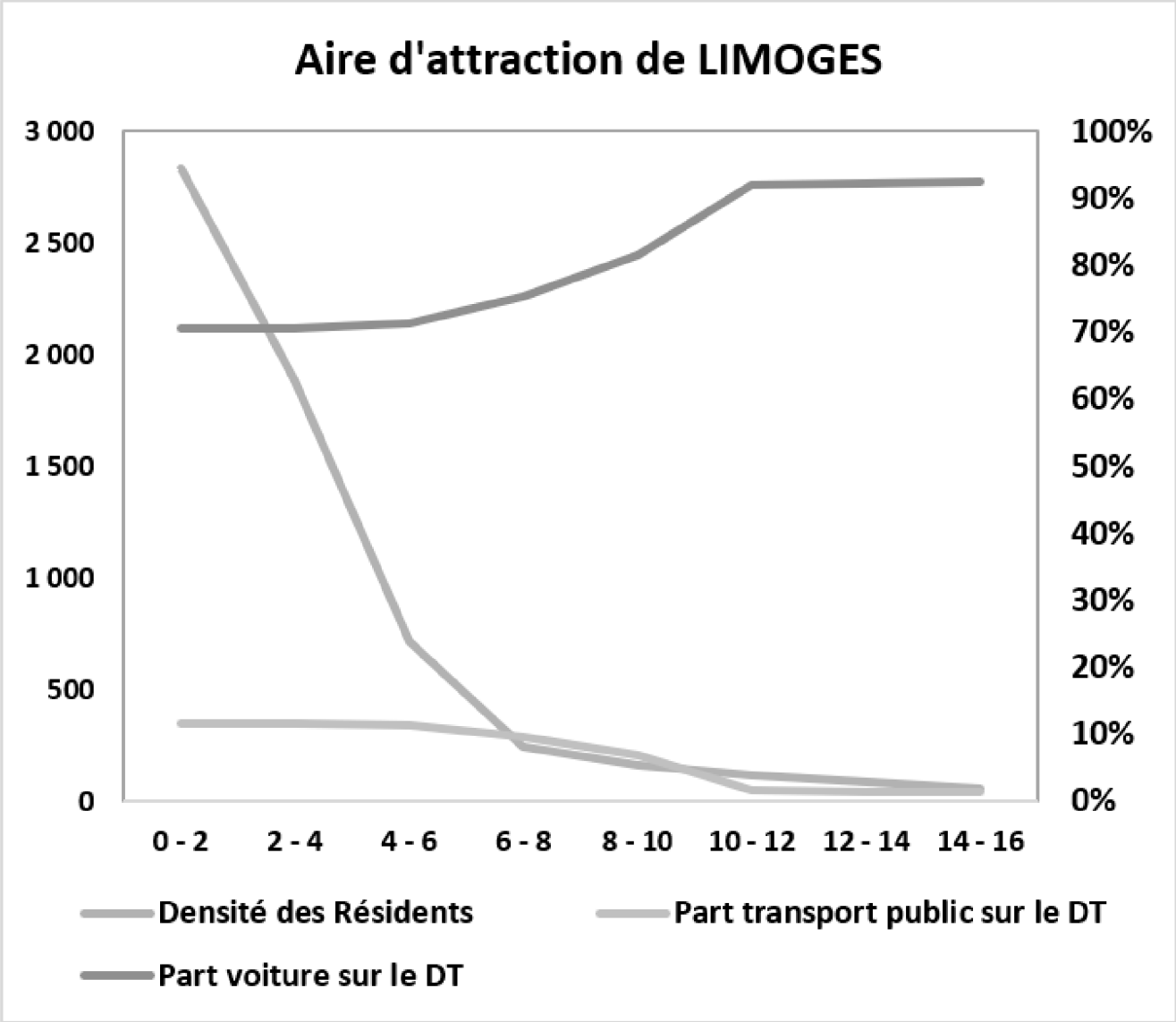
L'analyse des données en France et à l'étranger montre que plus on s'éloigne du centre-ville, plus la part de la voiture augmente et plus celle du transport public baisse. Ainsi à 4 km du cœur de ville, les parts modales de la voiture et des transports publics sont respectivement :

- à Paris de 10% et 60% pour une densité de 25 000 habitants/km^2,
- à Lyon de 30% et 40% pour une densité de 7 000 habitants/km^2,
- à Rouen de 50% et 20% pour une densité de 4 000 habitants/km^2,
- à Limoges de 70% et 10% pour une densité de 2200 habitants/km^2



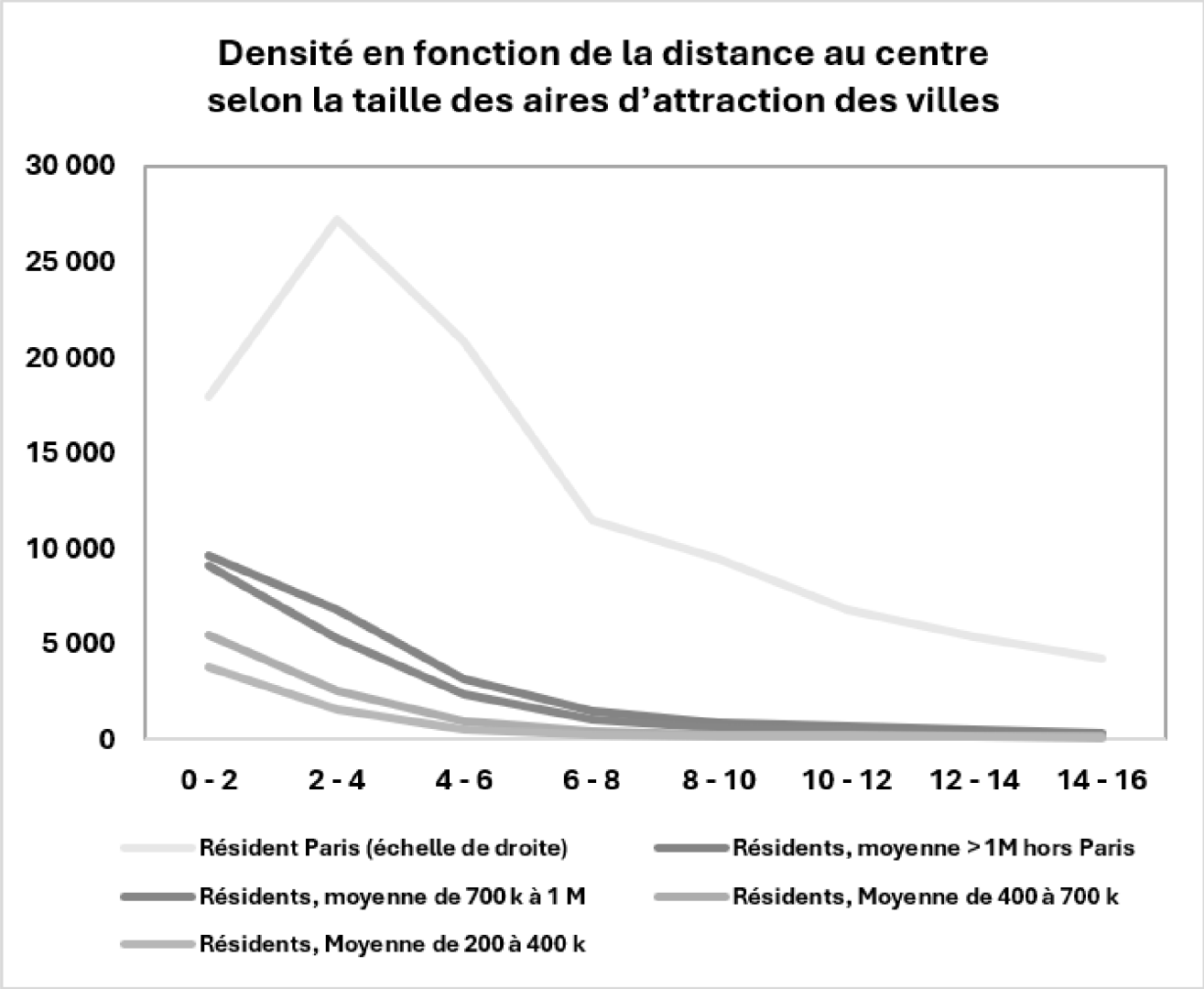

Aire d'attraction de LYON
18 000
16 000
14 000
12 000
10 000
8 000
6 000
4 000
2 000
0
100%
90%
80%
70%
60%
50%
40%
30%
20%
10%
0%
0 - 2
2 - 4
4 - 6
6 - 8
8 - 10
10 - 12
12 - 14
14 - 16
Densité des Résidents
Part transport public sur le DT
Part voiture sur le DT

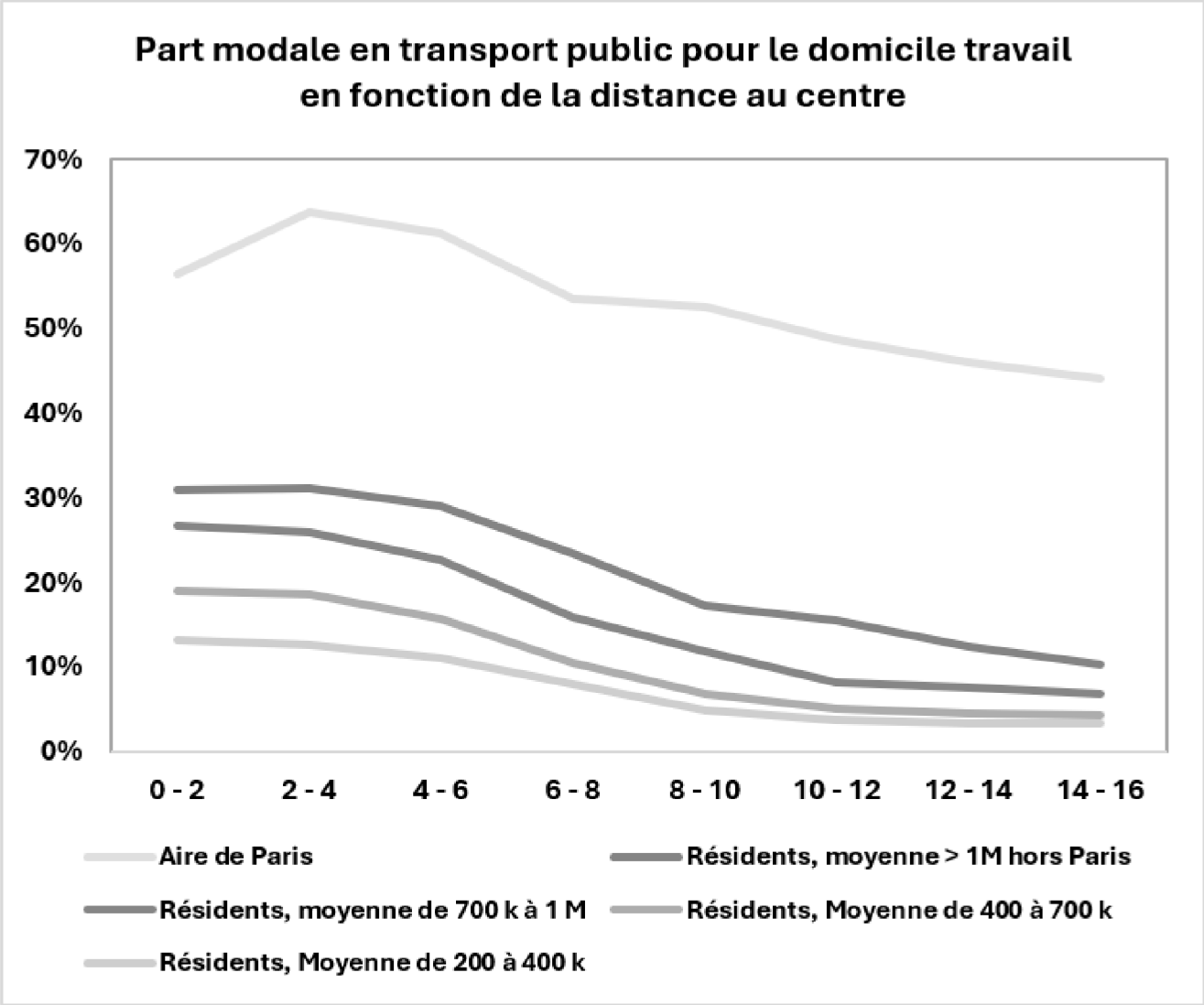

Aire d'attraction de ROUEN
8000
7000
6000
5000
4000
3000
2000
1000
0
100%
90%
80%
70%
60%
50%
40%
30%
20%
10%
0%
0 - 2
2 - 4
4 - 6
6 - 8
8 - 10
10 - 12
12 - 14
14 - 16
Densité des Résidents
Part voiture sur le DT
Part transport public sur le DT

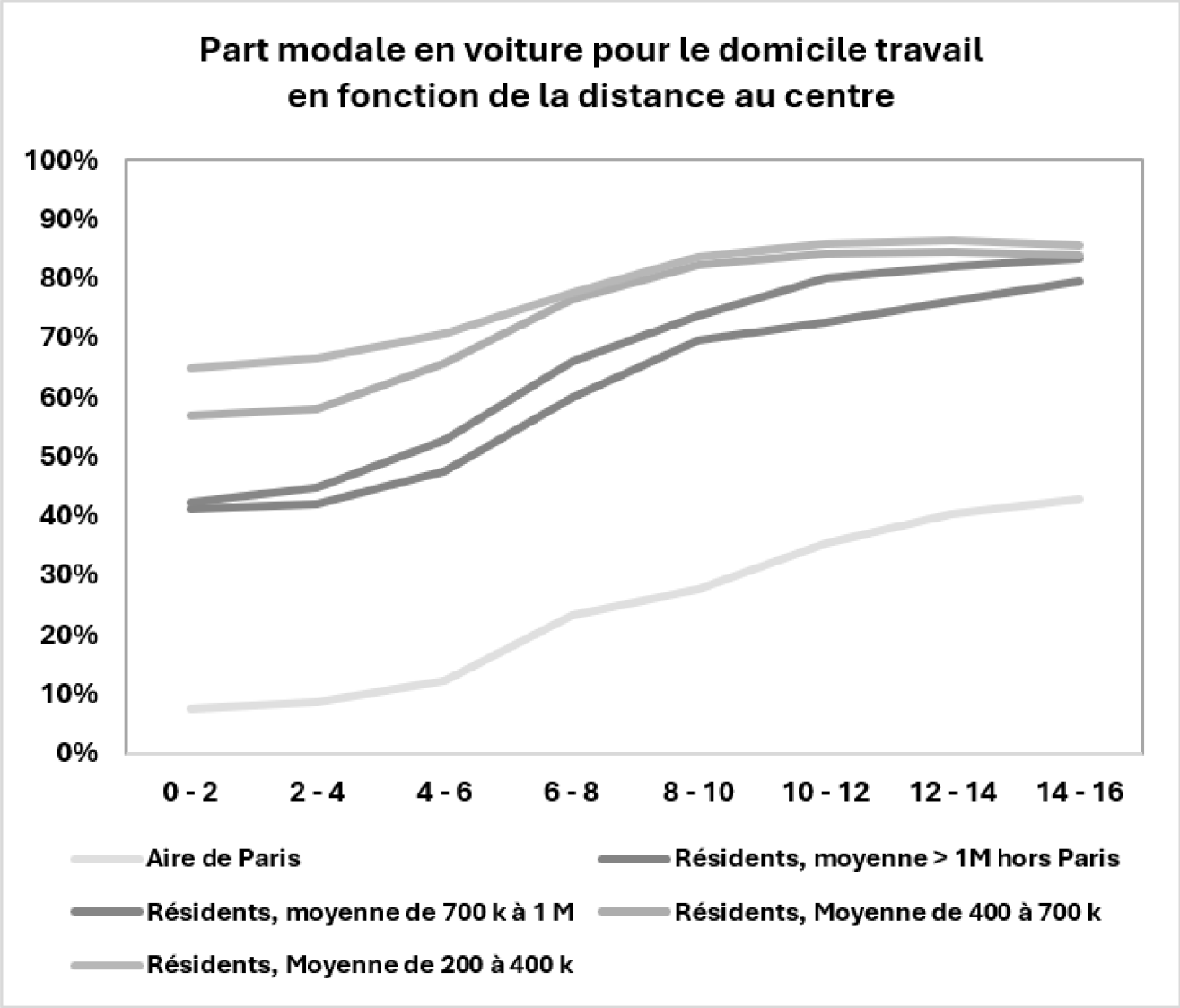


Densité de population (échelle de gauche), parts modales de la voiture et du transport public sur le domicile travail (échelle de droite), selon la distance au centre, sur 4 villes de tailles différentes, données INSEE, J Coldefy

On retrouve cette corrélation pour toutes les agglomérations : la part modale de la voiture est inversement proportionnelle à la densité urbaine, la part des transports publics est une fonction croissante de la densité de population.

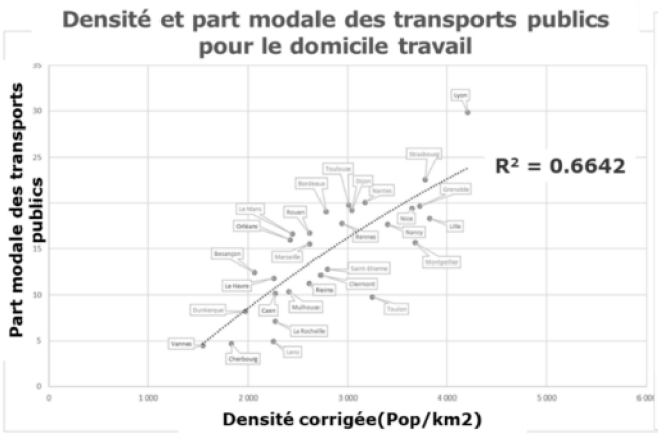

Densité en fonction de la distance au centre
selon la taille des aires d'attraction des villes
30 000
25 000
20 000
15 000
10 000
5 000
0
0 - 2
2 - 4
4 - 6
6 - 8
8 - 10
10 - 12
12 - 14
14 - 16
Résident Paris (échelle de droite)
Résidents, moyenne > 1M hors Paris
Résidents, moyenne de 700 k à 1 M
Résidents, Moyenne de 400 à 700 k
Résidents, Moyenne de 200 à 400 k

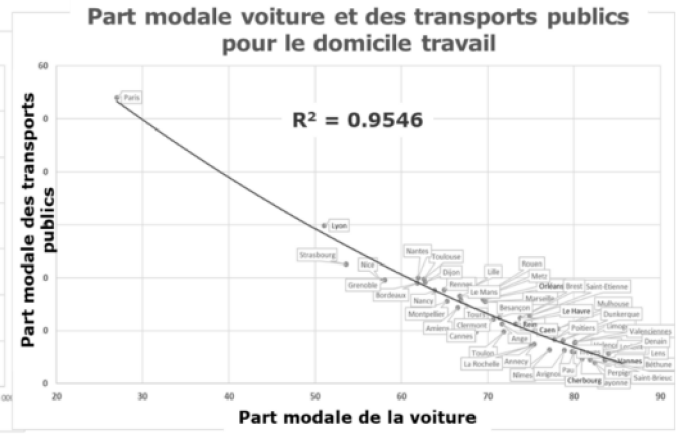

Part modale en transport public pour le domicile travail
en fonction de la distance au centre
70%
60%
50%
40%
30%
20%
10%
0%
0 - 2
2 - 4
4 - 6
6 - 8
8 - 10
10 - 12
12 - 14
14 - 16
Aire de Paris
Résidents, moyenne > 1M hors Paris
Résidents, moyenne de 700 k à 1 M
Résidents, Moyenne de 400 à 700 k
Résidents, Moyenne de 200 à 400 k



Densité de population, parts modales de la voiture et du transport public sur le domicile travail, selon la distance au centre et la taille des aires d'attraction des villes, données INSEE, J Coldefy

Les travaux du LAET sur 30 agglomérations montrent une très forte corrélation entre densité et parts modales des transports publics, et une corrélation inversée quasi parfaite entre parts modales de la voiture et celle des transports publics.





Source INSEE, LAET

La ville a besoin de transports publics pour atténuer la contrepartie de l'effet d'agglomération : la congestion. Mais plus la densité baisse, moins les transports publics sont efficaces et plus ils sont couteux. Déployer des transports publics dans des zones peu denses ou sur des liaisons à faible trafic conduira à faire rouler des bus trop peu fréquentés, et sera ruineux. Outre que les flux seront trop faibles pour justifier un transport en commun, la voiture aura des temps de parcours bien plus bas que ceux du transport public. C'est pourtant ce que l'on a fait en France depuis 25 ans avec l'extension des périmètres des transports au-delà des zones fortement urbanisées. La gouvernance des agglomérations reposant sur les communes, chaque maire adhérent à un syndicat de transport public a obtenu d'avoir une ligne de bus sur sa commune, même si la densité ne le justifiait pas. Ceci a conduit à fortement augmenter le déficit public par voyage (ce que paie la collectivité au-delà du prix du ticket) qui est aujourd'hui en moyenne de 2.5 €/voyage. Cette extension était nécessaire mais sa traduction dans l'offre de transport public a été inappropriée.

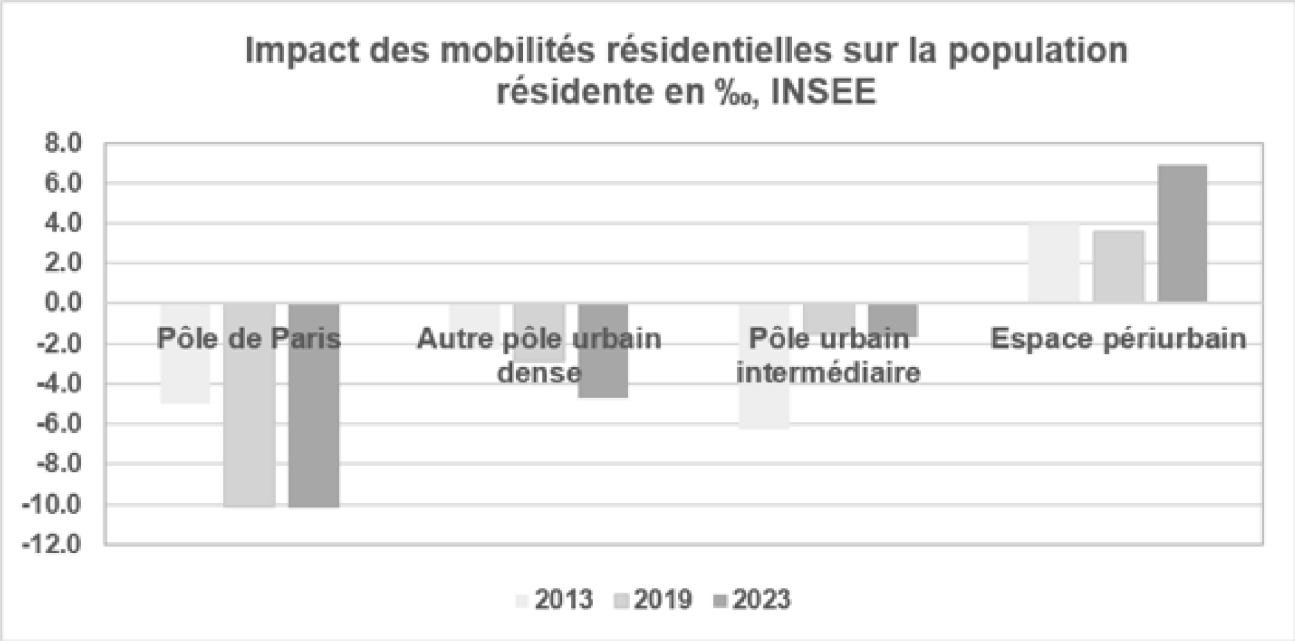
L'analyse vaut également pour les TER dont la fréquentation est faible sur plus de 80% des lignes en service, ce qui ne justifie pas toujours un mode lourd comme le train et qui coute plus cher que l'usage de la voiture : une anomalie[5]. Si les lignes vers les grandes agglomérations ont des fréquentations élevées, de nombreuses autres lignes, rapportées au voyageurs.kilomètres, sont plus émettrices de CO^2 que la voiture et parfois plus

couteuses au kilomètre que le taxi ! Une offre de transport peut renforcer des dynamiques locales mais ne les crée pas. Les évaluations démontrent depuis longtemps que, contrairement à une croyance répandue, la création d'infrastructures de transports ne dynamise pas des territoires en déprises démographiques et économiques[6]. Le discours de la corporation ferroviaire affirmant que le train serait par principe la colonne vertébrale de la décarbonation et un vecteur de dynamisme économique territorial est largement inexact.

On peut ainsi très sérieusement douter de la réussite d'un report modal par le déploiement général de transport public dans des zones de moins en moins denses.

Si on veut moins de voiture, il faut plus de ville, c'est-à-dire plus de densité, parce que les transports publics ne se justifient que dans des environnements denses ou entre villes de taille suffisante. Les Français le souhaitent-ils ? La moitié de la population habite dans des pôles urbains, 43% dans le périurbain et 7% dans du rural non polarisé par les villes[7]. Depuis 1980, les prix du logement ont été multipliés par plus de trois en moyenne alors que les salaires ont augmenté de 10%, avec des augmentations encore plus importantes dans les villes centres des grandes agglomérations. Pour la petite moitié de la population qui est locataire, le logement pèse en moyenne en France 35% des revenus contre 10% en 1980. Dans les grandes villes nous sommes au-delà de ces ratios. Les familles ne trouvent pas de logement pour résider en centres-villes où les ménages d'une seule personne sont désormais majoritaires. Si l'on regarde les mobilités résidentielles, l'attractivité pour le périurbain ne se dément pas et a encore augmenté depuis dix ans. La baisse de l'usage de la voiture peut être un objectif politique de certains activistes, ce n'est pas celui de la plupart des Français parce qu'elle permet une mobilité rapide, tout le temps et partout à des couts bas[8]. Remettre en cause cette capacité revient à vouloir collectiviser la mobilité des personnes quoi qu'il en coute démocratiquement et économiquement. Le

débat sur la place de la voiture reste ouvert : pourquoi, dans quelles circonstances, lieux et temporalités faudrait-il diminuer l'usage de la voiture ? Au lieu de fausses évidences assénées sans discussion, il mérite d'être organisé sérieusement de manière transpartisane entre élus, citoyens et entreprises (qui financent 80% des couts d'exploitation des transports publics urbains) à des échelles territoriales pertinentes : les aires urbaines, réunissant les villes et leur périurbain, c'est-à-dire l'espace de vie des citoyens. Ce débat ne peut être réduit à la seule dimension voiture mais doit y intégrer la politique de logement et de l'aménagement.



Source INSEE

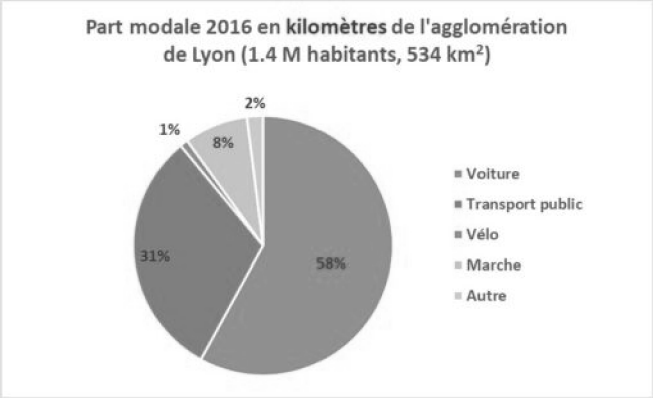
Le discours dominant visant à réduire l'usage de la voiture quoi qu'il en coute et quelques soient les territoires n'a ainsi aucune chance de se réaliser : on pourra dépenser (et c'est ce que l'on fait) des sommes considérables dans des transports publics au sein de zones peu denses ou sur des liaisons à faible trafic, la voiture restera imbattable en temps de parcours (le critère clef du choix modal), et le transport public sera alors peu fréquenté. Faire rouler des bus ou des trains très peu remplis ne fera qu'affaiblir les finances publiques avec des gains marginaux pour les citoyens, la société et le climat.

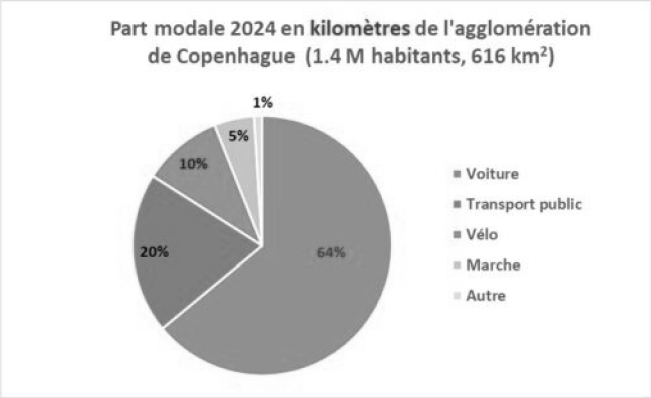
Ce qui ne marchera également jamais

La crise COVID a conduit à une forte augmentation de l'usage du vélo, leurs utilisateurs provenant pour l'essentiel des transports publics dont l'usage était devenu risqué sur le plan sanitaire. Les militants du vélo ont saisi la balle au bond pour renforcer leurs exigences en matière de pistes cyclables en ville. Le discours est clair et simple : plus de vélo, c'est moins de voiture. C'est aussi un simplisme qui provient d'une croyance : nous ferions beaucoup de déplacements très courts en voiture. Un déplacement est défini par son motif. Or nous réalisons dans une journée des chaines de déplacements selon la variété des motifs : je dépose mes enfants à l'école puis j'enchaine sur le travail, et le soir je fais quelques courses avant de rentrer, soit 4 déplacements, le 1er et le 3e étant très courts, les deux autres très longs puisque la distance moyenne domicile travail est de 17 km. L'erreur est ainsi double : d'une part, on ne peut découper en tranches les journées des personnes, et d'autre part ce sont les kilomètres qu'il faut considérer et non le nombre de déplacements sauf à mettre sur le même plan un déplacement de 100 m pour acheter du pain et un de 17 km pour aller travailler. Il n'y a que 6% des automobilistes qui font de courtes boucles journalières de déplacement, sachant que 22% de la population a plus de 65 ans, qu'il y a des professions enchainant des courts déplacements (infirmiers, …) ou ayant du matériel à transporter (artisans). Les citoyens ne se comportent pas de manière irrationnelle. Le penser pose un problème démocratique : il y aurait les citoyens raisonnables et d'autres à rééduquer ?

Peut-on affirmer que le vélo remplace la voiture et qu'il faudrait comme à Copenhague, la référence mondiale du vélo, avoir des politiques très ambitieuses de pistes cyclables ? On oublie ce faisant l'essentiel : l'enjeu en ville n'est pas de faire monter le vélo, mais de faire baisser la voiture. Or, lorsque l'on compare

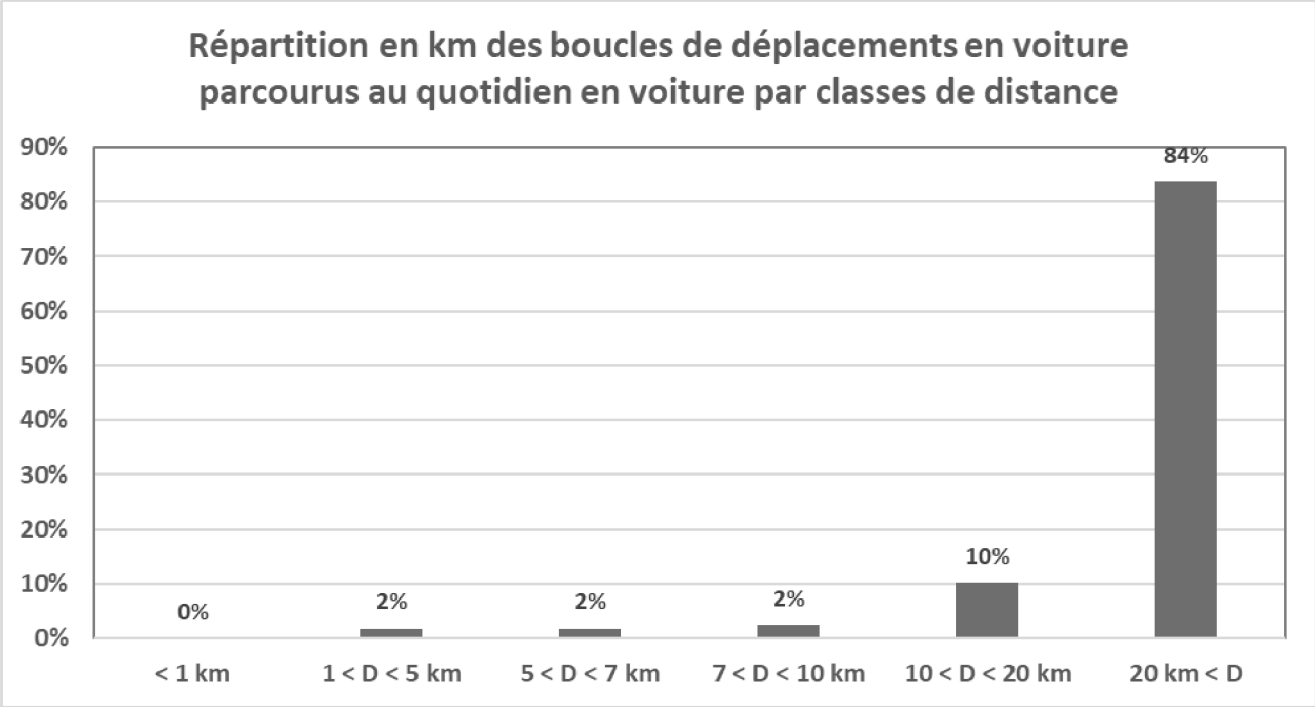
les enquêtes déplacements de Lyon et Copenhague, deux agglomérations très comparables, la part de la voiture est plus faible à Lyon qu'à Copenhague, malgré une part du vélo dix fois plus élevée à Copenhague qu'à Lyon.





Parts modales sur l'agglomération de Lyon et Copenhague (données enquêtes déplacements 2016 et 2024), J Coldefy

C'est la géographie qui explique cette différence : 94 % des kilomètres parcourus en voiture dans les boucles de déplacement du quotidien font plus de 10 km et 84 % plus de 20 km[9]. Des distances hors de portée du vélo (sauf pour quelques « fondus »… dont je fais partie). A Copenhague, les gens marchent moins et prennent moins les transports publics. La moindre place de la voiture à Lyon ne s'explique pas par le vélo, mais par un usage bien plus fort des transports collectifs. Le vélo a de nombreuses qualités : flexible, peu coûteux, rapide en centre-ville, écologique… mais une portée courte. Le transport public a des portées longues, est rapide en sites propres, écologique… mais coûteux pour la collectivité et donc à déployer là où il a une chance d'être très utilisé. Au final le modèle de mobilité de Lyon est plus efficace et vertueux que celui de Copenhague.



Données EMP2019, traitement M Bordas, J Coldefy

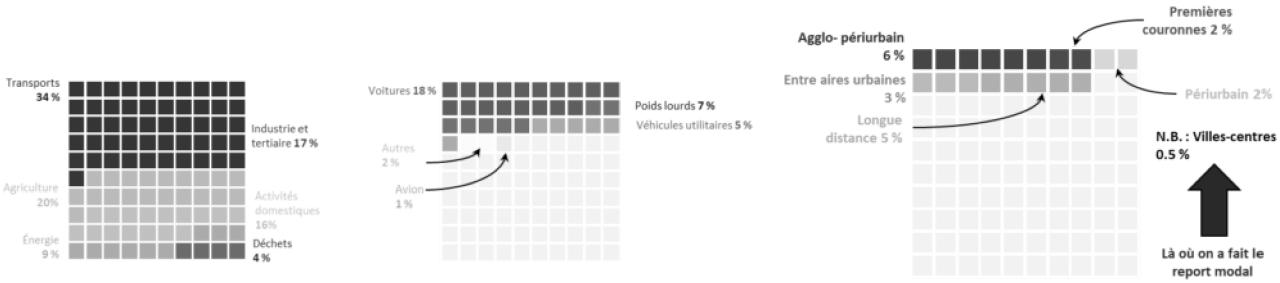
En conclusion, un vélo de plus, ce n'est pas une voiture de moins. Les politiques de déploiement d'autoroutes à vélo en villes sont couteuses et génèrent parfois de fortes congestions dégradant l'accès à la ville. Si plus de vélo en ville permet de désaturer le transport public, il ne génère qu'un report modal marginal depuis la voiture.

Ce qui pourrait marcher

L'ensemble de ce tableau pourrait conduire à affirmer rapidement qu'en dehors des centres villes le report modal ne pourra jamais advenir compte tenu des difficultés ici relevées et des atouts intrinsèques de la voiture : flexible, rapide, avec des longues portées et peu couteuse (0.2 €/voyageur.km en moyenne, les Français achetant à 85% des voitures d'occasion). Ce serait aller vite en besogne et oublier les contraintes que la voiture fait peser sur l'espace public en ville et sur les émissions de gaz à effet de serre (GES).

La géographie des kilomètres réalisées en voiture et donc des émissions de la mobilité des personnes nous éclaire sur les

priorités : la moitié des kilomètres et donc des émissions de la voiture est réalisée sur les liens entre villes centres / banlieues / périurbain et entre aires urbaines[10].



Emissions par secteurs et géographie des émissions de la voiture, données EMP2019, CITEPA, J Coldefy

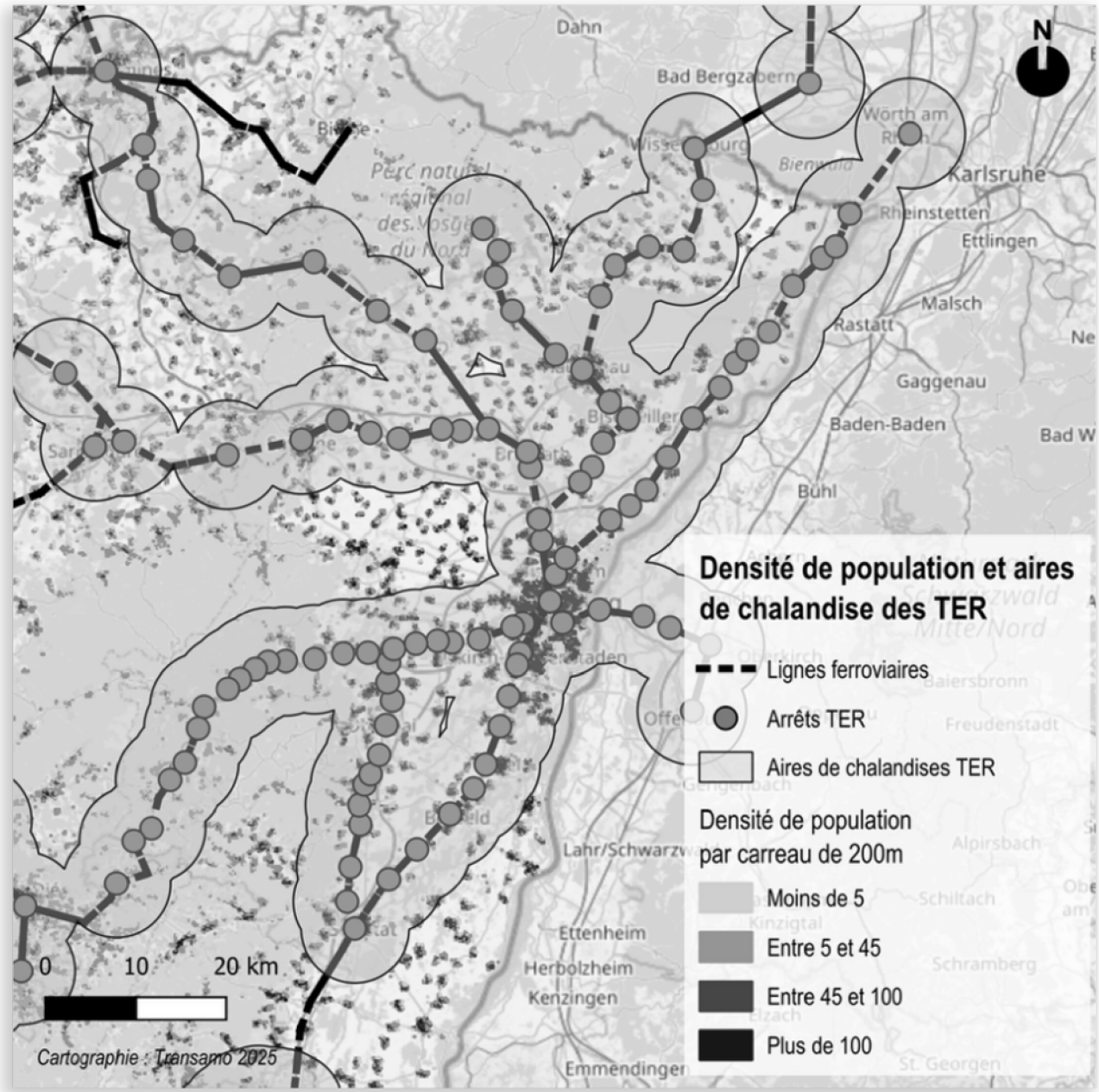
La question n'est plus d'agir sur les déplacements internes aux centre villes – ils sont déjà largement décarbonés – mais sur les liens entre le périurbain, les villes moyennes et les grandes agglomérations. Il s'agit d'accéder à la ville autrement qu'en voiture. La performance de certaines liaisons en trains et cars vers les villes nous montre qu'il y a des possibilités importantes de report modal, avec des parts modales de la voiture de 50%, alors qu'elle est de 90% au niveau national pour les déplacements du quotidien (ceux inférieurs à 100 km). Le taux d'occupation des TER vers les métropoles est en moyenne de 46%, c'est-à-dire qu'ils sont saturés en heure de pointe et peu fréquentés en heures creuses. Le calcul réalisé par Transdev sur la base des traces de téléphonie mobile[11] montre que sur ces liaisons les besoins sont en moyenne cinq fois supérieurs à l'offre. Parce que l'argent public est rare, le transport public doit ainsi se focaliser sur les liens massifiables : entre les villes centres des grandes agglomérations avec leurs banlieues et leur périurbain ainsi qu'avec les autres villes moyennes qu'elles polarisent. L'idée est de réussir ce qui a été fait dans les centres villes, sur les seules liaisons justifiant un transport public de masse, donc de manière ciblée.

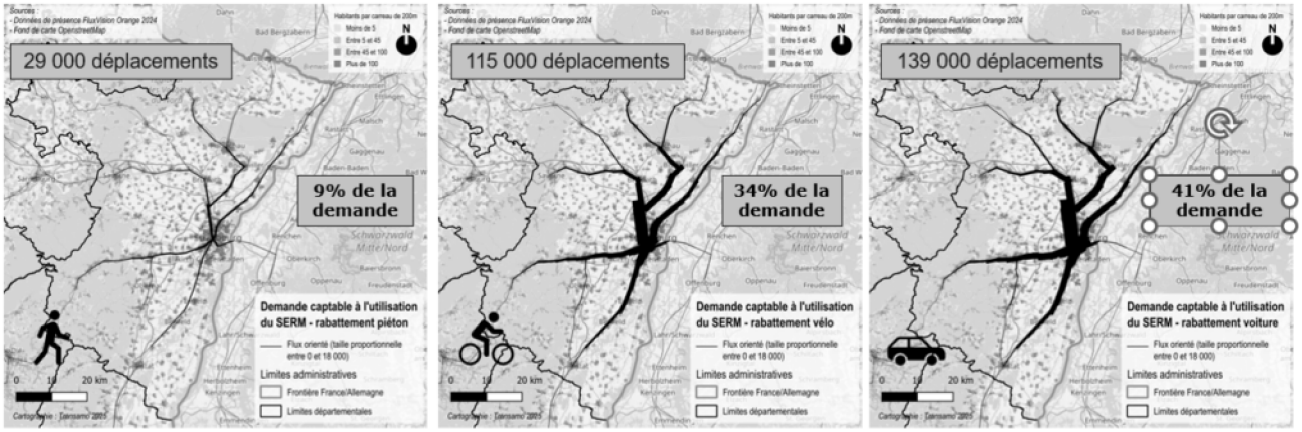
L'autre volet de cette politique de report modal, c'est l'intermodalité. Demain l'accès à la ville devrait se faire par une

combinaison de voiture et vélo vers des gares routières ou ferroviaires pour rejoindre la ville et terminer son trajet en transport public urbain ou en vélo. Les travaux de Transamo sur l'analyse des SERM sont particulièrement éclairants en la matière : à partir des flux réels identifiés par la téléphonie mobile, un calcul des flux reportables de la voiture vers les TER montre qu'à partir de dix minutes à pied, à vélo, ou en voiture pour rejoindre une gare, on capte pour l'accès à Strasbourg

- 29 000 personnes rejoignant une gare à pied
- 86 000 personnes de plus rejoignant une gare à vélo
- 24 000 personnes de plus rejoignant une gare en voiture

Ainsi le potentiel du vélo est très important en intermodalité : il peut capter 80% des flux vers les gares, diminuant ainsi le besoin en parcs relais voitures, très consommateurs d'espace.





Analyse du potentiel du SERM de Strasbourg, Transamo 2026

La priorité n'est ainsi pas de construire des autoroutes à vélo en ville, mais de jouer la complémentarité des modes pour accéder aux villes. Cela suppose des pistes cyclables vers les pôles de transports publics et des parkings relais vélo sécurisés dans ces gares, qui sont elles aussi soumises à la contrainte de la rareté de l'espace public : on ne pourra pas construire des parkings relais de milliers de place de voitures dans le périurbain. Développer des parcs relais vélos permet par ailleurs à densité constante de multiplier par 16 les personnes à 15 minutes d'une gare, puisqu'au lieu d'un kilomètres à pied on passe à quatre kilomètres en vélo, la surface étant le carré du rayon. C'est ce qui explique le potentiel du vélo par rapport à la voiture pour rejoindre les gares, comme l'illustre l'exemple ci-dessus.

Conclusions

La rareté des fonds publics devrait nous conduire à déployer des solutions opérantes pour le plus grand nombre en sortant des logiques inefficaces de déploiement du transport public ou du vélo sans discernement. Pourquoi ne choisissons-nous globalement pas cette voie ? Sans doute à cause de deux mouvements médiatiquement puissants dans ce pays : le militantisme pour l'éradication de la voiture, d'une part, la passion pour l'égalité des territoires, d'autre part.

Vouloir supprimer l'usage de la voiture quoi qu'il en coute a conduit à la crise des Gilets jaunes et au fiasco des zones à faibles émissions (ZFE). Cette chimère se déploie sans évaluer ni sa faisabilité financière ni son impact social et sociétal. Elle affirme qu'une vie bonne, dont la définition est une affaire privée qui n'a donc pas à être imposée par le pouvoir politique, serait une vie sans voiture. On utilise un langage de toxicomanie ⓬ en parlant sans cesse de « dépendance à la voiture ». Paris, comme toute ville dense, a besoin pour fonctionner des transports publics : parle-t-on pour autant de dépendance au métro ? Non et à raison, ce serait absurde. Les territoires ruraux de même ont une solution de mobilité : la voiture, parce que

c'est l'outil nécessaire pour vivre dans ces territoires. Imposer un mode de vie de grands urbains – 15% de la population – au périurbain et aux zones rurales – la moitié des Français – est irréaliste et perçu comme une agression par les habitants des campagnes. Cela divise inutilement la société et propose *in fine* de revenir sur un grand progrès humain : une mobilité augmentée et peu chère pour tous. C'est également une impasse démocratique, portée par une minorité active dans les médias et les réseaux sociaux, soutenue par des corporatismes puissants dans ce pays centralisé.

La passion pour l'égalité des territoires conduit à déployer partout des transports publics en conséquence trop peu fréquentés et à un cout public très élevé, empêchant de mobiliser les moyens là où sont les besoins. L'égalité des territoires au nom de l'aménagement des territoires[13] abime ainsi l'équité entre les citoyens, dans les mobilités mais aussi dans bien d'autres domaines. Ce désir d'égalité entre en résonnance avec le centralisme du pays, l'Etat et les élus locaux alimentant ainsi la dette publique, dans une relation ambigüe où l'on critique l'Etat à la fois pour son omniprésence et pour son absence.

Pour sortir de cette impasse, la question collective, donc politique, devrait être reformulée de la sorte : comment résoudre l'encombrement causé par la voiture en ville, qui impacte la qualité de vie urbaine, tout en assurant l'accès à la ville pour tous ? La réponse est une politique de report modal repensée en six points :

- **Focaliser les transports publics sur l'accès aux villes et sur les seules liaisons où le trafic routier est important**, le transport public pouvant alors concurrencer la voiture en temps de parcours[14]. L'essentiel du trafic routier en ville provient de l'extérieur ;
- **Adapter les moyens aux flux** : des cars pour des volumes de personnes à transporter inférieurs à 4000 personnes

/ jour avec des services de covoiturage, le train au-delà, afin de mobiliser les moyens financiers au plus près des besoins ;

- **Augmenter considérablement les parcs relais dans les pôles de transports publics,** en dimensionnant les places attribuées au vélo et à la voiture ;
- **Développer les pistes cyclables vers ces parcs relais,** et revoir ainsi les politiques cyclables actuelles insuffisamment intermodales et qui peuvent causer de nombreux embouteillages dégradant l'accès à la ville pour peu de résultats sur l'usage de la voiture ;
- **Prioriser les transports publics dans le trafic, par la priorité aux feux et des voies réservées** permettant des gains importants en temps de parcours ;
- **Enfin concentrer dorénavant l'urbanisation autour des pôles de transports publics** : pas de construction à plus de trois kilomètres d'une gare, comme dans les pays scandinaves, mesure indispensable mais qui mettra 10 ans au moins avant de produire des effets.

Les données numériques offrent des potentialités nouvelles pour connaitre la demande de mobilité et doivent être mobilisés en support à ce plan d'action.

Il s'agit en somme, d'une rationalisation des dépenses avec un cocktail d'offres efficaces alternatives à la voiture et de contraintes sur la voiture par l'espace alloué, sur les liens qui le justifient. Des tarifications adaptées de la voiture pourraient venir compléter ce tableau, puisque le signal prix est, on l'oublie souvent, particulièrement efficace. Dans un monde où la voiture électrique va se déployer, ses émissions vont être divisées par cinq et son cout d'usage va significativement baisser. Ceci renforcera l'usage de la voiture en ville, là où l'espace public est rare. La voiture, qu'elle soit thermique ou électrique, dans les très grandes agglomérations devrait compenser son impact sur

l'espace public en participant au financement des transports publics, avec des péages urbains équitables : tarifs faibles, les seuls jours ouvrés hors vacances scolaires, périmètres larges intégrant les urbains, exonération des bas revenus. La situation actuelle de congestion pour accéder aux villes équivaut à un péage temporel payé par les ménages ne dégageant aucune ressource pour la société alors que les impacts collectifs sont réels. Ce n'est pas optimal. On objectera l'injustice inhérente au signal prix. C'est inexact puisque la mesure peut exonérer les bas revenus, qui, en comparaison, ont été les seuls ménages ciblés par les ZFE. Si l'on sort des réflexes pavloviens contre la régulation par les prix, celle-ci est très efficace (le poids des voitures est bien plus élevé aux USA en Europe parce que l'essence n'y est pas taxée) et du fait des exonérations ou des compensations possibles plus justes que les mesures d'interdiction.

La voiture électrique du fait de son poids et de son couple[15] use par ailleurs plus fortement la route et devrait comme la voiture thermique contribuer à l'entretien des routes par une tarification au kilomètre, comme cela se pratique en Australie et est envisagé au Royaume Uni. En ces temps de changements structurels, il n'est pas interdit de renverser des idées reçues et d'innover.

On peut ainsi viser une division par deux des trafics routiers vers les villes par une politique ciblée de report modal conjuguant les atouts du vélo et des transports publics, cars et trains, et une adaptation des politiques d'urbanisme autour des pôles de transports. Ce n'est pas impossible mais cela suppose de revenir à l'enjeu sociétal des mobilités qui n'est pas d'éradiquer la voiture mais de conjuguer accès à la ville et qualité de vie en ville. Dans la mandature municipale qui s'ouvre cela suppose d'organiser le débat entre les habitants des centres urbains, des banlieues et du périurbain, afin de construire comme l'écrivait Hannah Arendt un monde commun :

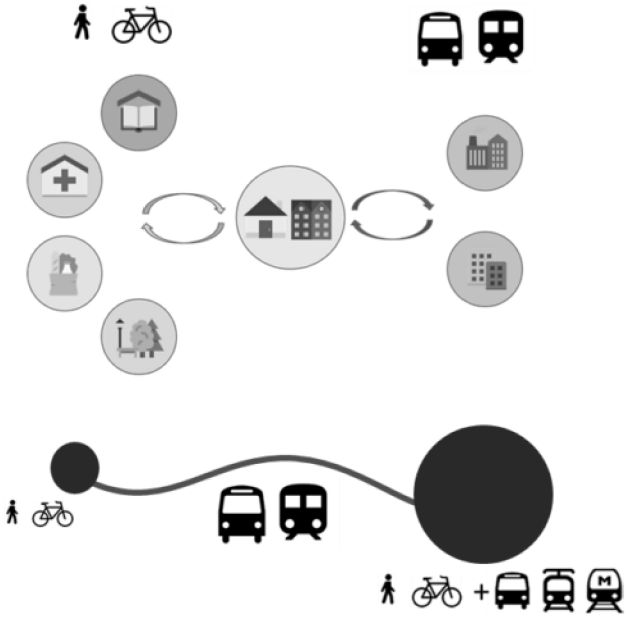
« La politique, c'est la transformation d'un monde pluriel faits d'individualités en un monde commun ».

Le report modal de la voiture vers les transports publics

Action sur la demande
Urbaniser autour des pôles de transports publics

- Pas d'implantation de logements et d'entreprises à plus de 3km des pôles de transports publics (routiers ou ferroviaires)

Proximité géographique *Proximité temporelle*



Action sur l'offre
des transports publics efficaces, une voiture moins efficace

- Déployer des transports publics rapides, fiables (priorités aux feux, voies réservées), confortables
- Pénaliser l'usage de la voiture par les temps de parcours (moins d'espace) là où l'espace public est rare
- Revoir la tarification des transports publics (occasionnels) et de la voiture (péage, stationnement)

Deux critères : le temps (prédominant), le cout

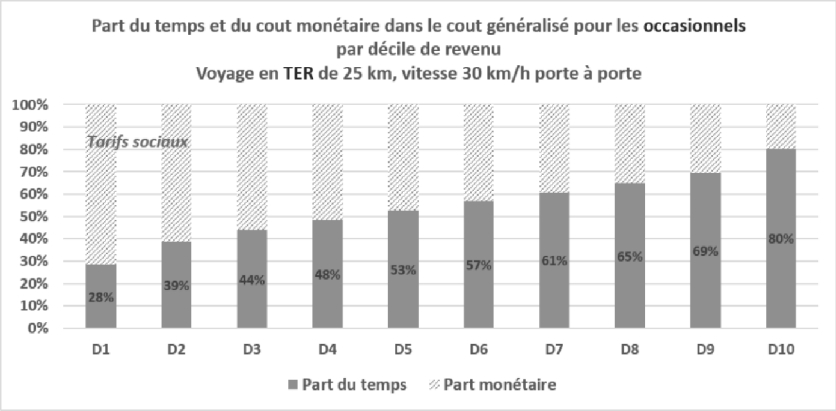
Les déterminants du report modal

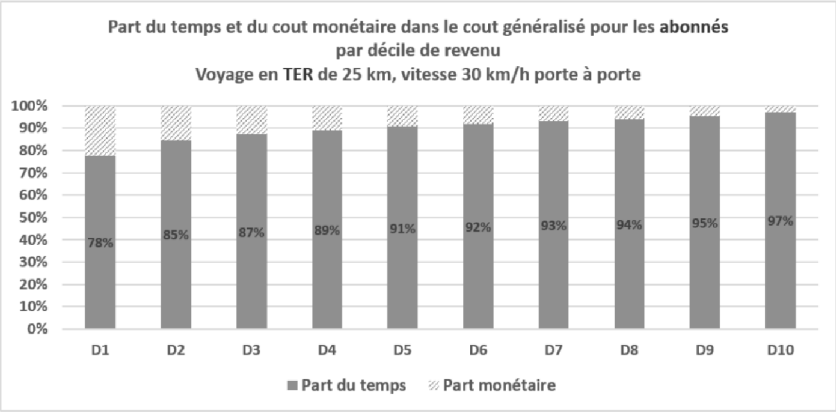
Les travaux académiques, validés par l'observation des pratiques, montrent que le temps est le facteur principal dans le choix modal pour les déplacements du quotidien, devant le cout et le confort. Voilà pourquoi nous avons développé des autoroutes, des LGV et des autoroutes à vélo, et que les piétons eux-mêmes préfèrent le plus court chemin d'un point à un autre. Voilà aussi pourquoi les politiques de gratuité des transports publics ont un impact très faible sur l'usage de la voiture.

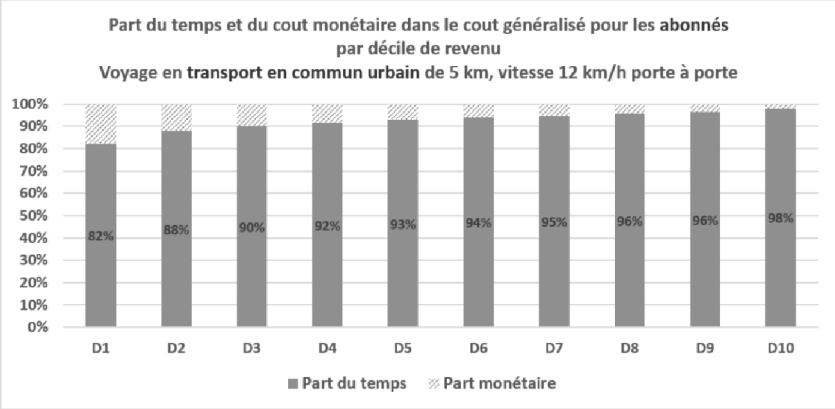
La préférence des individus pour les gains de temps

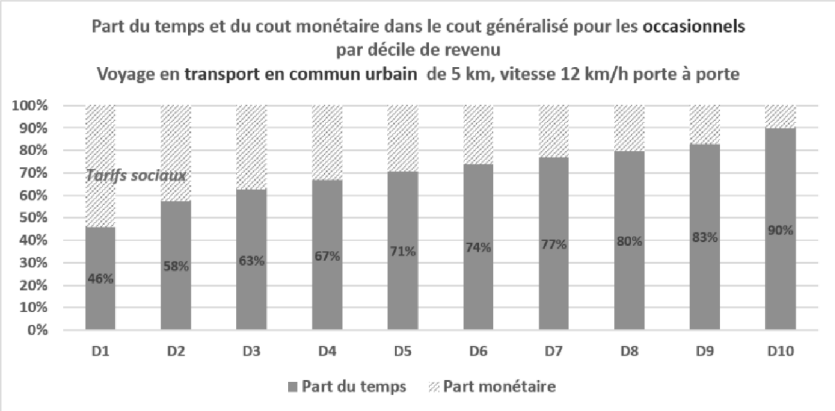
Le calcul économique de cout global des transports, ajoutant au cout monétaire le cout temporel qui est le produit du temps de parcours avec la valeur du temps (environ 10 € de l'heure et qui varie selon les revenus et les situations), le montre très clairement : **le poids du cout temporel est écrasant dans les transports urbains, tant pour les abonnés que pour les voyageurs occasionnels. En ville, si l'on veut agir sur le report modal, toutes les expériences et travaux académiques convergent pour montrer que c'est sur le temps de parcours et la fiabilité des trajets qu'il faut agir.**

Pour les TER, la situation est plus partagée : au-delà de 20 km, le poids monétaire est plus important. Pour les 5 premiers déciles de revenu, le cout monétaire des TER pèse ainsi la moitié du cout global des déplacements. Les abonnés sur des distances de 20 à 40 km paient sept fois moins cher que leur voiture, alors que les occasionnels paient plus cher que leur voiture pour un transport peu fréquent même s'il est plus rapide en heure de pointe. La tarification issue des années 1970 divisant la population en abonnés et occasionnels dans la logique de rythmes individuels « métro boulot dodo » est inadaptée aux pratiques actuelles, faites de temps partiel, de télétravail, d'horaires décalés, d'employés multisites, etc.









Part du temps et du cout monétaire dans le cout généralisé des transports publics urbains et des TER, Jean Coldefy

« La moitié des déplacements en voiture sont inférieurs à 3 km : une aberration »

Cette affirmation régulièrement entendue, repose sur une méconnaissance de ce que l'on appelle un déplacement. Un déplacement est défini par son motif. Ainsi, quand avant d'aller au travail on dépose ses enfants à l'école, cela compte pour deux déplacements. Quand on fait des courses le soir avant de rentrer à son domicile, cela compte également pour deux déplacements (voir schéma ci-après). Soit 4 déplacements, dont deux peuvent être très courts, et deux très longs. Mais ils sont tous liés. Comme nous détestons perdre du temps, nous nous organisons en combinant différents déplacements lors de nos journées. Ne regarder qu'une partie de la chaîne, c'est de facto omettre l'autre. C'est parce que l'on enchaine sur des déplacements longs, que certains déplacements en voiture sont courts. Isoler les déplacements de leur chaine n'a pas de sens, mais sert à confirmer une croyance ancrée chez les auteurs de ces affirmations : les autres feraient des choses aberrantes.

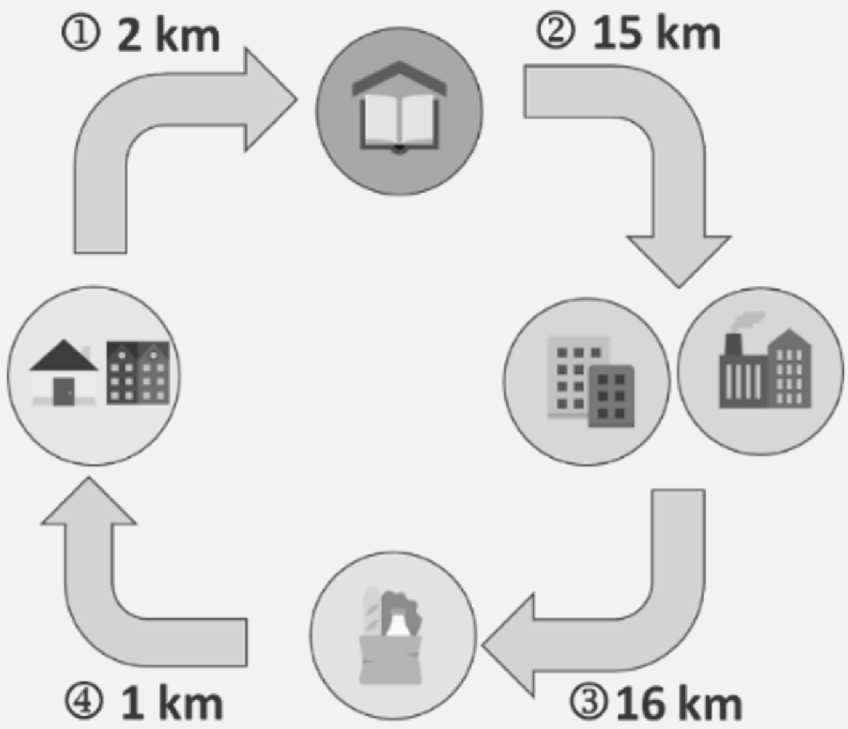


Schéma des boucles de déplacements : 4 déplacements, faisant partie d'une chaine globale entre le domicile et le travail via l'école à l'aller et les courses au retour. La distance moyenne Domicile Travail est de 17 km en France. J Coldefy

En conséquence, il faudrait des mesures contraignantes pour nous remettre sur le bon chemin, le bon chemin étant implicitement une limitation de l'usage de la voiture. La résolution des problèmes de mobilité se résumerait ainsi au nécessaire changement de comportement des automobilistes, c'est-à-dire de quasiment tous les Français puisque 85% des ménages sont motorisés.

C'est un cas emblématique où l'a priori implicite justifie la conclusion, c'est-à-dire qu'il est présent avant la conclusion. L'a priori implicite – donc non énoncé – est ici que les gens sont victimes d'une addiction à la

voiture. Le raisonnement logique présenté est le suivant :

- Les gens font des déplacements de très courtes distances en voiture
- Les gens font donc des choses absurdes
- Ils font des choses absurdes parce qu'ils sont addicts à la voiture

Le raisonnement a l'apparence de la logique déductive, c'est-à-dire qu'il apparait linéaire – a → b → c – alors qu'il est circulaire – c → a → b → c -, et par la suite faux.

Si l'on corrige ce biais d'interprétation, ce ne sont que 10% des kilomètres réalisés en voiture dans une journée qui sont inférieurs à 10 km, et sur Lyon 4% de la population. Rappelons que 22% de la population a plus de 65 ans, que les artisans et commerçants représentent 6% de la population et que certains motifs ne peuvent pas se réaliser à vélo, par exemple quand on transporte des objets lourds ou volumineux, quand on est un infirmier qui enchaine de nombreux déplacements avec du matériel, etc. C'est la croyance première en l'irrationalité supposée des citoyens qui conduit à employer un langage de toxicomane en parlant des utilisateurs de la voiture, pour développer des raisonnements inexacts en utilisant des chiffres mal interprétés. Dès lors, la conséquence de cette croyance est de convaincre et éduquer les Français qu'une vie bonne est une vie sans voiture, sans se soucier de l'applicabilité de cette norme à la diversité des personnes et des territoires. Ces approches normatives se transforment en des discours moraux, comme l'illustrent les termes « vertueux »,

« responsables », etc. omniprésents dans le discours public et politique sur la décarbonation des mobilités.

Notes

① Voir rapport SECTEN 2025 du CITEPA. Le pic des émissions de la voiture a cependant été atteint en 2003, et depuis la baisse est de 18%

② Sources : SDES / comptes transports de la nation

③ La part modale en kilomètres est préférée à celle en nombre de déplacement, puisque cela évite de compter de manière identique un déplacement de 100 m et un de 17 kilomètres (distance moyenne pour aller travailler)

④ Le transport public a également un rôle social afin de permettre à ceux qui n'ont pas de voiture de se déplacer à des couts raisonnables. Il permet enfin de décarboner les mobilités mais le déploiement de la voiture électrique rend cet objectif de moins en moins pertinent.

⑤ Données SNCF, travaux du LAET, le laboratoire Aménagement et Economie des Transports et travaux de l'Autorité de Régulation des Transports

⑥ Par exemple le bilan de l'A71 : Vierzon desservie aujourd'hui par l'A71 ne cesse de perdre des habitants depuis 40 ans.

⑦ C'est la notion d'aire d'attraction des villes de l'INSEE qui mesure l'aire d'influence économique des villes. Seuls 7% de la population ne réside pas dans une aire d'attraction des villes

⑧ Contrairement à ce qui est souvent faussement affirmé, les français achetant à 85% des voitures d'occasion, les prix de l'essence étant 17% plus bas en 2025 qu'en 1980 en termes de pouvoir d'achat.

⑨ Voir l'étude de Mael Bordas et Jean Coldefy sur les boucles de déplacements à partir de l'EMP2019, publiée dans la revue TIM

⑩ Cf travaux de Mael Bordas et Jean Coldefy sur l'analyse des boucles de déplacements publiés dans la revue TIM, la thèse de Benoit Conti et les travaux du LVMT sur les liens entre aires urbaines, notamment l'Atlas « De villes en villes »

⑪ Projet « La France habitée » avec Jacques Lévy, Transdev et les équipes de Flux Vision d'Orange service

⑫ L'affirmation que la moitié des déplacements en voiture serait inférieure à 3 km est erronée et procède du même mode de pensée : il faut sevrer les toxicomanes de la voiture. Voir encadré à la fin du texte

⑬ Lire « L'égalité des territoires une passion française » de P Estèbe et « En finir avec les idées sur l'aménagement du territoire » de M Vanier

⑭ Les travaux académiques en Ile de France (C Bouteiller) et à Berlin (T Reinhold) montrent que dès que le temps de parcours du transport public urbain est inférieur à 1.6 fois celui de la voiture, sa part augmente de façon exponentielle. Lorsque la distance en voiture est supérieure à environ 20 km la part du transport public augmente parce que le cout pèse alors plus dans le choix modal

⑮ Le couple d'un moteur est la force de rotation qu'il produit. Il se traduit par une capacité à accélérer plus vite, et tenir sa vitesse lors d'une côte. Le pendant du

couple c’est l’usure de la route par de plus grands frottements des roues sur le revêtement.