

Une proposition pour les réseaux interurbains

Dans le transport collectif, les réseaux interurbains locaux semblent voués au transport scolaire et à du commercial dédié à des captifs. Seul le domicile-travail entre pôles importants apparaît comme une niche avec une clientèle d'un autre statut, sur laquelle l'orgne d'ailleurs Blablacar au travers de son initiative Blablalines. La voiture individuelle n'est-elle pas incontournable dans ce paysage interurbain et la seule voie d'évolution n'est-elle pas le covoiturage à la marge pour profiter de ce potentiel énorme de places disponibles qui circulent à chaque instant ?

Pendant ce temps, le transport urbain connaîtrait une mutation plus ou moins forte suivant la taille de l'agglomération concernée et les transports entre métropoles se dynamiseraient, même s'ils restent minoritaires face à l'automobile.

Toutes ces réflexions feraient comme si la contrainte énergétique n'existait pas et comme si le numérique constituait juste un outil neutre facilitant les déplacements et l'optimisation du système.

L'objectif de ce document est de proposer une autre voie d'évolution pour les réseaux interurbains dans un contexte de forts changements écologiques et numériques, et de s'opposer à la vision d'une automobile restant prégnante sur ces réseaux. De même que la mobilité urbaine se dirige vers une mobilité servicielle, la mobilité interurbaine sera elle aussi concernée par une transition de même type.

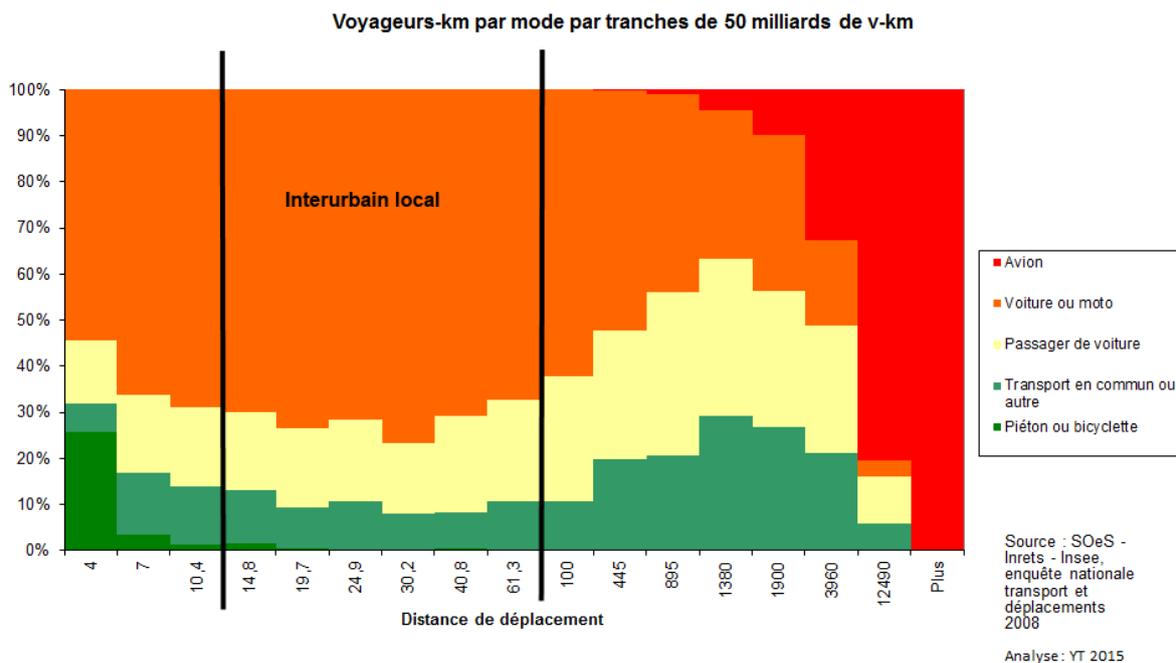
La mobilité servicielle

Nombre de métropoles, nordiques en particulier, prônent le « MaaS » (Mobility as a Service) qui est censé offrir à l'utilisateur toute une palette de services de mobilité en lieu et place de l'usage binaire transport collectif – voiture individuelle, le premier étant utilisé pour certains parcours réguliers et la seconde pour tout le reste. Cette palette de services intègre, outre le transport collectif, du vélo en libre-service, des voitures partagées, voire même du taxi à certains horaires. Dans les villes denses, son avènement est déjà largement en cours et semble inéluctable face à la pollution et aux difficultés de stationnement qui incitent les autorités urbaines à fortement limiter la voirie dédiée aux véhicules individuels motorisés. L'évolution vers la motricité électrique permet en outre de limiter la pollution et se trouve en phase avec cette modalité servicielle.

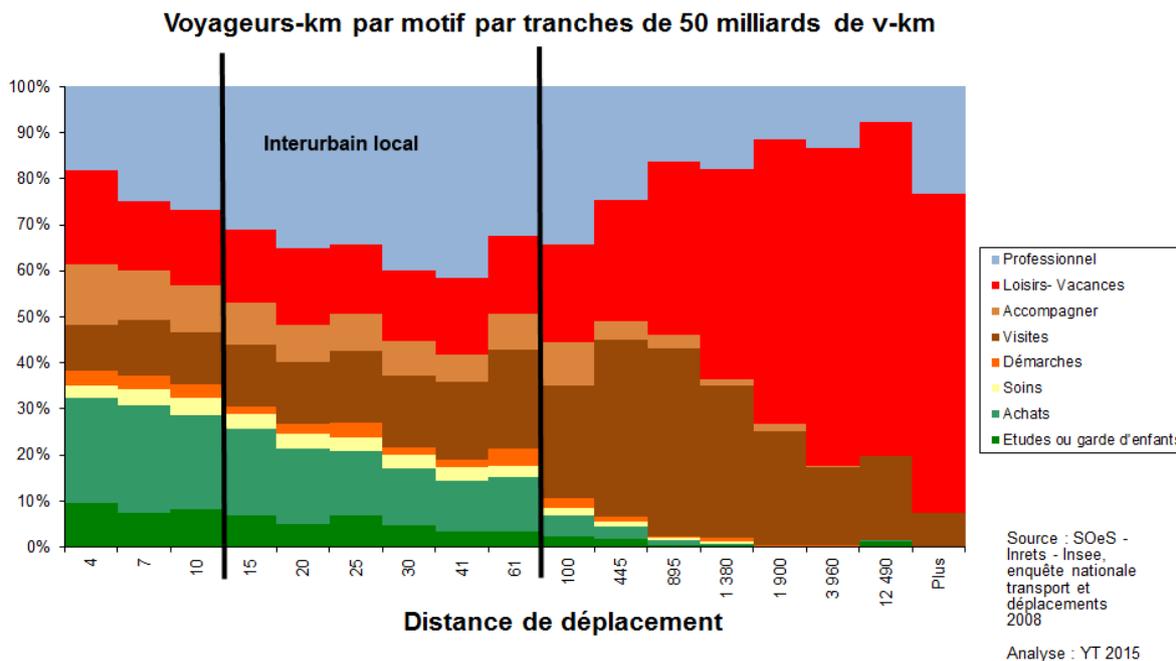
Cependant, les habitants de ces zones denses sont aussi de grands voyageurs qui vont fréquemment en dehors de leur métropole. Si la destination n'est pas un autre centre-ville, la location de voiture représente la solution la plus opérationnelle, ce qui n'est pas très satisfaisant.

Les déplacements en interurbain local

Le graphique ci-dessous explicite les modes de déplacement suivant les distances de ces déplacements. La surface correspond à des véhicules-km. Les deux bornes fixent arbitrairement les limites de l'interurbain local. On constate que cet interurbain local correspond au maximum de présence automobile-conducteur, ce qui n'est guère surprenant.



Le graphique suivant est le même mais avec une analyse par motifs. On, peut y déceler l'importance du motif professionnel (dont principalement le domicile-travail)



En résumé, un univers interurbain où dominent la voiture et structuré par le domicile-travail. Pourtant, dans ces réseaux interurbains locaux, à l'échelle d'un département, la principale variable d'ajustement est simple : il s'agit du **coût du conducteur**. Elle apparait aussi en creux dans la comparaison avec l'univers urbain et les longues distances : dans le premier cas, ce coût est limité par la massification du transport. Dans le second cas, particulièrement en avion, le collectif est incontournable.

Les deux principales conséquences de ce coût du conducteur interurbain sont les suivantes :

- Prédominance de la voiture individuelle, parfaitement visible sur le graphique et dans la vie quotidienne, car le coût du conducteur est négligeable en termes monétaires (mais pas temporels...). L'automobile affiche ainsi un coût kilométrique bas pour une disponibilité maximum.
- Prédominance des cars de grande capacité dans les circuits collectifs. Le coût conducteur est ainsi minimisé. Il est plus rentable de faire circuler un seul grand car que deux ou trois cars plus petits, quitte à ce qu'il effectue un circuit plus long et plus complexe.

Du fait de cette variable majeure se retrouvent étouffées de nombreuses autres variables : le temps de trajet, la consommation d'énergie, les difficultés de circulation et le coût d'entretien des routes (notamment les petites qui supportent mal les cars).

Nous nous retrouvons donc avec deux univers apparemment distincts : le monde de la voiture qui attire toute personne lorgnant sur son indépendance, et le monde du transport collectif fréquenté par des catégories bien particulières : scolaires, étudiants et autres captifs. Et par la grâce du coût du conducteur, ces deux univers semblent intrinsèquement étrangers. Seules quelques liaisons ferrées ou routières un peu soignées et reliant des pôles importants échappent à cette dichotomie et attirent des populations de navetteurs, y compris dans les classes aisées.

La variable énergétique.

Le pic pétrolier est atteint, le changement climatique est avéré : la règne de la voiture de plus d'une tonne par usager continuerait donc ? C'est fort peu probable.

En effet, si l'on raisonne en termes énergétiques, la situation actuelle n'est pas loin d'être la pire possible :

- le covoiturage se situe aux environs de 1,2 personnes par voiture, le conducteur est majoritairement seul, et souvent lorsqu'il n'est pas seul, c'est spécifiquement pour accompagner un ou des passagers (notamment en famille).
- Les cars doivent faire des détours pour pouvoir récolter le maximum de passagers : les temps de trajet ainsi que la consommation s'en ressentent.

L'optimum énergétique est tout autre. Il correspond à la transposition de ce qui se passe au niveau des grands centres urbains : des lignes fortes et directes, et une ramification de rabattement sur les gares. En l'occurrence, il s'agirait de lignes fortes de cars circulant sur les routes nationales ou les principales routes départementales, avec une ramification de modes plus légers rabattant sur des gares routières intermédiaires : cars plus légers, voitures partagées, vélos,....

Cet optimum énergétique ne peut que s'imposer à terme. La seule question est l'ampleur de ce terme : court, moyen, long ? En effet, même une baisse de la consommation unitaire n'est pas à la hauteur du défi qui s'annonce du fait de la moindre disponibilité du pétrole. Les voitures électriques ne baisseront pas par elles-mêmes cette consommation unitaire.

La variable numérique

Elle influe à deux niveaux.

D'abord, elle propose d'autres moyens de partage des véhicules et d'accès aux réseaux de transport. Ces moyens ne sont souvent que des raffinements numériques de méthodes anciennes, mais ils renouvellent ces méthodes et les colorent de modernité.

Ensuite, elle vise à la conduite autonome qui pour le coup s'attaque directement à la variable essentielle du système : le coût conducteur. Cela bouleverse les modèles économiques : la voiture individuelle autonome coûtera plus cher au total mais l'engin collectif autonome moins cher en fonctionnement. Le conducteur n'est pas encore à terre socialement, car le paramètre du chômage doit rentrer en compte (pourquoi faire de l'autonomie s'il y a des conducteurs disponibles ?). Néanmoins, la voiture individuelle se renchérit et le transport collectif voit ses avantages compétitifs se renforcer.

Un dessein pour l'interurbain

Le rêve de la voiture pour chaque personne en âge de conduire est en train de s'évanouir sous nos yeux du fait des conditions économiques et de la pénurie énergétique à venir. La desserte interurbaine telle que nous la connaissons va être l'objet de chocs de plus en plus lourds qui amèneront la remise en cause du système.

A contrario, la recherche d'une desserte complète du territoire avec de grands véhicules serait peu efficace car les détours engendrés par cette desserte systématique auraient eux aussi un coût énergétique certain.

Un premier scénario serait de laisser la place quasi-complète à la voiture, mais en la collectivisant. On peut ainsi imaginer une flotte de voitures autonomes que l'on réclame avec son smartphone et dont la disponibilité serait étudiée en temps réel pour optimiser les demandes. L'autonomie pourrait être remplacée par une version plus humaine avec une acceptation massive du covoiturage. Ce scénario n'est pas un optimum même s'il laisse entrevoir des importantes économies énergétiques. Il peut cependant conduire à un biais social assez fort et des possibilités de déplacements très liées à la richesse de l'individu.

Il serait plus intéressant d'envisager un réseau structuré, telle une colonne vertébrale de déplacements interurbains, sur lequel viendrait se rabattre une flottille de véhicules légers disponibles en auto-partage, autonomes ou pas.

Le territoire serait lui aussi structuré à l'image de son réseau, constitué de « hubs » d'interconnexion où se retrouvent des activités de mobilité mais aussi de travail (coworking) ou d'échanges commerciaux et culturels.

La desserte entre hubs – les lignes régulières ferrées ou routières - serait cadencée, lisible, principalement avec des cars du type actuel ou des liaisons ferrées quand elles existent. Des liaisons spécifiques non cadencées pourraient exister entre les hubs interurbains et des pôles urbains particuliers à horaires bien définis (lycées par exemple). Cette desserte globale serait de la responsabilité régionale, en lien avec les autorités urbaines.

En plus des voies ferrées, ces lignes seraient sur les principaux axes routiers et constituées à partir d'un potentiel d'usagers. Par rapport aux lignes régulières actuelles, leurs tracés seraient simplifiés mais leurs fréquences renforcées. Pour être plus explicite, tout le territoire devrait être desservi par un hub situé à moins d'une distance à définir (5, 10 km ?).

Le rabattement sur les hubs serait organisé en liaison avec les intercommunalités. Plusieurs objectifs seraient poursuivis :

- Permettre, à partir de tout point du territoire, de réaliser un déplacement cumulant mode doux et liaison interurbaine en sécurité.
- inciter les véhicules à rentrer dans un système de partage et diversifier la flotte disponible : majorité de petits véhicules légers mais aussi véhicules plus importants pour des besoins précis
- gérer la disponibilité de ces véhicules au niveau des hubs.

Ce deuxième scénario est compatible avec l'évolution territoriale actuelle.

- La région se consacre à l'organisation des hubs et des relations entre hubs, limitant ainsi le nombre de points d'arrêt à bien contrôler.
- Elle définit un cadre pour l'aide à la structuration des rabattements au travers de subventions (aux véhicules locaux par exemple).
- Les communautés de communes, sur cette base, investissent leurs territoires suivant leur volonté et leur stratégie.

Les liaisons entre hubs vont logiquement se caler sur les routes principales, évitant aux grands cars de venir détériorer les petites routes et de se confronter à des configurations trop exiguës.

Le transport scolaire peut-il s'intégrer dans ce schéma ?

Les lycées peuvent bénéficier de quelques dessertes spécifiques par grands cars depuis les hubs et de navettes organisées depuis les gares routières urbaines. Le rabattement des lycéens sur les hubs par contre resterait sur la logique générale.

Le problème est plus complexe pour les collèges et les primaires. La logique de la desserte par hubs se réduit au profit d'une desserte spécifique par plus petits véhicules (9 places ou cars de taille intermédiaire). Au niveau des primaires, on bascule presque complètement dans cette dernière logique.

Lycées	Dessertes par lignes régulières + navettes ou spécifiques hubs-lycées, le tout en grands cars. Rabattements avec petits véhicules
Collèges	Quelques lignes régulières. Majorité de dessertes spécifiques par véhicules de taille moyenne ou petite.
Primaire	Dessertes spécifiques par véhicules de taille moyenne ou petite.

L'objectif au niveau scolaire reste dans la même veine : viser un optimum énergétique. Les dessertes spécifiques peuvent s'adosser à la disponibilité de petits véhicules utilisés pour les rabattements.

Au niveau des véhicules, une spécialisation apparaît donc, sommairement brossée :

Grands véhicules	Lignes régulières, dessertes spécifiques lycées
Moyens véhicules	Dessertes spécifiques collèges et primaires, lignes régulières aux heures creuses.
Petits véhicules (9 places)	Dessertes spécifiques collèges et primaires, rabattements, lignes régulières heures très creuses, transports scolaires spécifiques.

Conclusion

Il y aura bien le temps de s'adapter. Voilà ce qu'on pourrait se dire après tout.

Pourtant, qui osera se prononcer sur le délai disponible ? Le pic du pétrole est atteint, le climat s'emballe, les scientifiques sont inquiets. Parier sur plusieurs décennies apparaîtra criminel a posteriori. Le temps nous est compté, d'abord pour les raisons écologiques évoquées supra malgré le faux-semblant du prix du pétrole, et ensuite parce que les schémas régionaux se construisent maintenant. Il serait bien dommageable pour le futur de partir sur une base erronée postulant un futur restant binaire entre automobile et transport collectif.

Les deux prochaines années seront cruciales à ce titre. C'est maintenant qu'il faut élaborer et planifier une organisation proche de l'optimum énergétique.

Le scénario peut parfaitement être progressif.

S'il est porté et affiché, avec un horizon précis, il peut faire baisser la volonté pour les usagers interurbains de se doter d'une deuxième voiture, puis progressivement d'une première, tout comme cela se passera en ville. Si les réseaux annoncent puis proposent une alternative, pourquoi acheter un véhicule qui aura perdu son principal atout : aller partout ?