

## TRIBUNE

**Jean Coldefy**

Directeur des programmes ATEC ITS France, président du think tank de l'Union routière de France

**Yves Crozet**

Economiste des transports, professeur émérite de l'université de Lyon-II

# « Croire que les Français basculeront de la voiture au transport public sans un avantage en temps de parcours ou en coût relève de la pensée magique »

Alors qu'Elisabeth Borne mise sur la décarbonation des transports pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, les deux experts des mobilités **Jean Coldefy et Yves Crozet** rappellent, dans une tribune au « Monde », qu'un voyageur gagné par le rail n'équivaut pas forcément à un voyageur perdu pour la voiture ou l'aérien.

Publié le 30 août 2023 à 06h00, modifié le 30 août 2023 à 12h40 | [Lecture 4 min.](#)

En 2030, les émissions de gaz à effet de serre (GES) devront être de 55 % inférieures à celles observées en 1990. Cet objectif est particulièrement ambitieux dans le champ des transports, le seul secteur dont les émissions n'ont pas baissé depuis trente ans. Pour renverser la tendance, la première ministre a indiqué, le 22 mai, que le report modal de la voiture vers les transports collectifs permettrait une baisse de 14 % des émissions d'ici à 2030.

Cela suppose un accroissement du trafic passager des transports en commun de 33 % et surtout une baisse équivalente du trafic passager de la voiture. Le problème est que cette hypothèse n'a pas été vérifiée dans le passé : de 1998 à 2018, après plus de 120 milliards d'investissements dans les transports ferroviaires et publics urbains, leur fréquentation a certes augmenté de 34 %, mais, dans le même temps, le trafic passagers en voiture a progressé de 11 % et le trafic aérien a doublé.

Oubliant cette réalité, les politiques publiques commettent une erreur de raisonnement commune : considérer qu'un voyageur gagné par le rail équivaut forcément à un voyageur perdu par la voiture ou l'aérien. Or, le principe de substitution n'est pas automatique. La règle générale relève du principe d'addition : tous les trafics progressent et les parts de marché changent peu. Ainsi, en vingt ans, malgré un quasi-doublement des trafics TGV et TER, la part du ferroviaire est seulement passée de 9 % à 11 %. Ce constat invite à regarder les choses de plus près : à quelles conditions le report modal *[le passage d'un mode de transport vers un autre]* pourrait-il contribuer à la décarbonation ?

Au cours des dernières décennies, un report modal massif de la voiture vers les transports publics a été observé dans les villes-centres, grâce à un mix d'offres alternatives efficaces mais aussi de contraintes sur la voiture par un nouveau partage de la voirie. Le déploiement du tramway, à partir des années 1980, a permis d'améliorer les temps de parcours des transports publics et en même temps de pénaliser ceux de la voiture. Ce fut un succès, le trafic routier dans les centres-villes a été divisé par deux. L'impact sur les émissions fut cependant très faible parce que cela ne concernait que 15 % de la population française, laquelle faisait déjà peu de kilomètres.

## Les cars express moins chers que le train

Or, aujourd'hui, la moitié des émissions liées à la voiture dans les déplacements du quotidien proviennent des flux du périurbain vers les centres urbains. Selon une note de l'Insee, de plus en plus d'actifs des zones urbaines n'y habitent pas et parcourent en voiture des distances de plus en plus longues, hors de portée du vélo. Pour ces flux, hormis en Ile-de-France, l'offre de transports collectifs est trois à quatre fois inférieure à la demande.

**Lire aussi :** [Transports : « Rompre radicalement avec les habitudes du passé »](#)

C'est sur ces liens qu'il faut concentrer les moyens, ce qui suppose une augmentation considérable de l'offre de transports collectifs. Or, l'accroissement de l'offre ferroviaire est limité compte tenu de son coût et des problèmes d'infrastructures dont la résolution prendrait une décennie. Le récent rapport d'Ile-de-France Mobilités porté par François Durovray montre que l'on peut déployer rapidement à grande échelle des cars express, beaucoup plus faciles à remplir, et dix fois moins chers que le train.

Pour assurer ce report modal, une fois les alternatives en place, afin de passer de la logique d'addition à celle de substitution, il faudra en outre contraindre l'accès à la ville en voiture soit par la congestion soit par la tarification. Croire que les Français basculeront de la voiture au transport public sans un avantage en temps de parcours ou en coût relève de la pensée magique.

Des voies réservées aux transports en commun sur les routes d'accès aux agglomérations, à l'instar de ce que l'on a fait en ville-centre avec le tramway, permettent des transports publics fiables et rapides, et pénalisent en même temps la voiture.

**Lire aussi :** [« La décarbonation du transport routier reste un angle mort des politiques publiques »](#)

L'autre moyen de régulation est celui des coûts, souvent perçu en France comme injustes. On lui préfère la régulation par des interdictions.

Les zones à faibles émissions (ZFE) illustrent les limites et contradictions de cette pensée : les ZFE demandent aux classes populaires et moyennes d'avoir le standard de voiture des plus fortunés – ce qui est parfaitement irréaliste – et conduisent à mobiliser comme jamais des fonds publics pour l'achat de voitures neuves, aujourd'hui propriétés des ménages aisés.

## Plus de 40 % des TER roulent au diesel

Or, le déploiement du véhicule électrique va diminuer fortement le coût d'usage de la voiture et conduira en ville à des bouchons de voitures propres. Cela va également impacter les recettes de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) qui finance, notamment, la formation professionnelle et le revenu de solidarité active (RSA). Voilà pourquoi il est nécessaire d'engager rapidement un débat public sur la tarification de la voiture électrique, et plus globalement de l'usage de la route.

**Lire aussi la tribune :** [« Le fétichisme ferroviaire français oublie que l'objectif n'est pas de faire rouler des trains, mais de déplacer des personnes »](#)

Elisabeth Borne souhaite abaisser de 80 % à 65 % la part kilométrique de la voiture, ce qui serait un record mondial. Atteindre cet objectif suppose un choc d'offres de transport public entre le périurbain et les agglomérations, et ensuite de contraintes sur l'usage de la voiture pour accéder à la ville. Financer ce programme pose la question de la tarification des mobilités mais aussi de l'efficacité actuelle du transport public. L'idée de desservir tous les territoires par des trains est parfois moins écologique que la voiture (plus de 40 % des TER roulent au diesel) et conduit à dépenser des sommes extravagantes pour trop peu d'utilisateurs.

L'équité ne signifie pas le même service partout, mais la juste répartition des moyens en fonction des besoins. Cela rappelle également deux vérités simples :

**Lire aussi :** [« La gratuité des transports publics aggravera la situation en dégradant la capacité à financer plus d'alternatives à la voiture »](#)

– Le transport en commun n'a de raison d'être que s'il est fortement utilisé ;

– l'argent public est une ressource publique rare, ce que l'on appelle un bien commun : ce qui est mis sur un projet ne sera pas disponible pour un autre.

Le report modal sera ainsi une fois de plus décevant si l'on se contente de la pensée magique sur le seul ferroviaire.

L'objectif est de diminuer nos émissions de GES, de permettre aux aires urbaines de mieux fonctionner et aux ménages ayant besoin d'un transport peu cher d'en disposer. La décarbonation des mobilités ne réussira que si on entre dans une logique de bien commun, c'est-à-dire en conjuguant équité avec efficacité de la dépense publique.

Jean Coldefy (Directeur des programmes ATEC ITS France, président du think tank de l'Union routière de France) et Yves Crozet (Economiste des transports, professeur émérite de l'université de Lyon-II)

## Édition du jour

Daté du mercredi 4 octobre

[Lire le journal numérique](#)[Lire les éditions précédentes](#)