

Transports collectifs et ruralité

Alors que tous les élus sont préoccupés par l'efficacité énergétique, il est important de faire le constat des évolutions engagées pour faire passer le transport collectif comme l'un des facteurs pouvant y contribuer de manière générale. Le poids électoral étant désormais durablement urbain, les décideurs qui en sont issus ont souvent oublié semble-t-il leurs racines et s'inspirent des outils issus de la métropolisation pour le décliner à tout leur territoire. Cette déclinaison ne prend pas en compte les ressources propres à chacun de ces territoires et étendent des moyens disproportionnés en zone rurale car ils sont calqués sur les solutions urbaines et périurbaines financées par des ressources publiques liées à leur densité démographique et économique sans aucune proportion avec celles que peuvent dégager les territoires périphériques



Ax-les-Thermes

Ces contradictions s'amplifient par des convictions maladroitement ancrées qui voient dans des moyens de transports lourds et rigides comme le chemin de fer une solution au désenclavement qui offrirait une liberté de déplacement pour tous. Cette contradiction est particulièrement cruelle quand elle est illustrée par l'association de services ferroviaires hors de prix et sur cadencés qui imposent pour s'en approcher et y avoir accès l'automobile individuelle. C'est ainsi que des parkings de dissuasion dispendieux restent désespérément vide car en plus le train n'est pas la solution intermodale complémentaire la plus abordable.

Le bus aurait pu être une solution à des couvertures de desserte étendues en s'affranchissant de la rigidité d'une voie ferrée. Hélas ils sont souvent aussi contraints par les concepteurs de circuits de dessertes et sont proposés à des tarifs élevés équivalents à ceux du chemin de fer ne représentant plus le vrai coût du bus. Les contraintes réglementaires édictées par la LOTI (loi d'organisation des transports intérieurs) protègent ces services de toute concurrence. Ce protectionnisme loin de consolider la desserte des territoires au bénéfice des usagers ne valorise que l'autorité des élus sur un service porteur d'image pour leur propre communication. Sur les territoires à démographie la plus faible, des concepts de TAD (Transports à la demande) ont été mis en place mais ils ne répondent qu'imparfaitement aux besoins des habitants. Tout au mieux sur des communautés pauvres, ils permettent au travers de la gestion de la centrale de mobilité de prendre en charge sur le budget transport une partie des salaires d'un poste local qui n'aurait pu être financé.



Dans ce contexte, sur ces territoires ruraux, si les objectifs du Facteur4 doivent être atteints, c'est bien par une prise en charge individuelle et sans l'aide des autorités organisatrices de transports publics que les citoyens doivent les atteindre. Leurs choix éco-responsables et leurs capacités à inventer les nouveaux modes de déplacements montrent la sensibilité des habitants à ces problématiques qui devront à l'évidence laisser l'automobile au milieu des solutions.

LE COVOITURAGE : Blablacar, leader du marché français, donnent le tournis revendique déjà plus de 3 millions de membres en France, et continue à croître au rythme de 4.000 inscriptions par jour. « Nous transportons 600.000 passagers par mois en Europe, ce qui représente 1.500 rames de TGV pleines », détaille Frédéric Mazzella, le fondateur. Carpooling, l'autre acteur important, revendique 4,5 millions d'inscrits en Europe. L'essor du covoiturage s'explique notamment par la crise : les conducteurs peuvent partager à plusieurs les frais d'essence et de péage, et les passagers paient moins cher qu'avec le train. Si le trajet est moins confortable et souvent plus long, les avantages du porte à porte le compensent largement. Ceci dénote que l'équation économique justifiant du prix du train ou des TER est fautive et a fait émerger une réponse de bon sens de la clientèle. Ce paramètre à l'évidence doit reposer la question de la pertinence tarifaire de moyens de transports collectifs protégés qui ne font aucun effort de productivité pour s'adapter aux circonstances économiques actuelles.



L'AUTOMOBILE : le défi est très complexe. Réduire l'usage de la voiture dans un pays où sept Français sur dix l'utilisent encore pour se rendre au travail relève de la gageure. « En matière de mobilité, nous n'avons qu'une certitude pour l'avenir, c'est la baisse régulière de la consommation des véhicules », assure Jean-Pierre Orfeuill, professeur à l'Institut d'urbanisme de Paris. Grâce aux efforts de recherche des constructeurs et au renforcement des normes européennes d'émission, « la division par deux de la consommation de carburant d'un moteur thermique à horizon 2030 est tout à fait envisageable », confirme Dominique Auberlot, spécialiste des transports au Centre d'analyse stratégique. Le gouvernement a d'ailleurs fixé un objectif de recherche, réaliste, pour un moteur consommant 2 litres aux 100kms. Donc diviser par deux la consommation et voyager au moins à deux est une réponse cohérente du citoyen automobiliste pour atteindre Facteur4

L'avenir est déjà clairement dessiné. Il ne sert à rien de croiser le fer avec des idées inadaptées et onéreuses. Les citoyens ont déjà donné leur réponse. Pour les transports collectifs, les entrepreneurs privés ont déjà montré qu'une réponse économique routière et bientôt ferroviaire saura remettre en ordre ce gâchis financier de fonctionnement qui a entraîné la misère des infrastructures par défaut d'entretien.