MODES DE TRANSPORT

De quoi parlons-nous ?

Le mode de transport désigne le véhicule utilisé (ou l'absence de véhicule) pour se déplacer et par conséquence, l'infrastructure et le type d'énergie qu'il nécessite. Il concerne la mobilité des habitants et celle des marchandises.
Le mode de transport peut être mécanisé (avion, voiture, camion, vélo…) ou non (marche à pied). En rendant les territoires accessibles, les modes de transports sont des éléments discriminants des modèles territoriaux et des formes qu'ils prennent.

HISTORIQUE

Pendant de nombreux siècles, les villes étaient essentiellement piétonnes, le transport à cheval permettant d'allonger les distances. Au XIXe siècle, les services collectifs hippomobiles, le développement du vélo et l'apparition des modes à vapeur (trains, tramways…) ont changé la donne et permis une desserte plus étendue. Depuis l'après-guerre, la voiture est le moyen de transport prédominant dans l'agglomération toulousaine (et en France) pour les déplacements quotidiens des habitants, et les transports collectifs ont peu à peu été relégués pour les populations captives, ne pouvant pas se déplacer en voiture (jeunes, seniors, personnes sans permis…). Malgré les chocs pétroliers des années 70, la voiture est restée le mode de transport le plus utilisé. Il a permis d'augmenter considérablement le nombre et la distance des déplacements. Son utilisation a été renforcée par le développement d'infrastructures routières (étoile autoroutière autour de Toulouse, rocade, déviations des bourgs…) et amplifiée par une périurbanisation galopante.
Depuis les années 1990-2000, la congestion chronique puis les prises de conscience environnementales de plus en plus importantes, ont donné lieu à un arsenal réglementaire. La loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie de 1996 marque un cap en visant clairement à limiter l'usage de la voiture particulière. De nombreux projets se sont succédé depuis, autour de la mobilité durable (transports en commun en site propre, vélo en libre-service, autopartage, etc.) avec des effets plus ou moins importants.

SITUATION ACTUELLE

Les modes de transport routiers thermiques se sont imposés pour les déplacements de courtes et moyennes distances. Au sein de l'aire d'attraction de Toulouse, la voiture particulière assure 52% des déplacements et 74% des distances parcourues par les habitants. Elle est en recul depuis plusieurs années. Cette moyenne masque néanmoins des différences importantes entre la ville de Toulouse (« seulement » 31% des déplacements réalisés en voiture particulière) et les secteurs périphériques (3 déplacements sur 4 en 2e couronne). La marche à pied est majoritaire pour les déplacements de moins de 1km (76% de ces déplacements). La part de marché du vélo, bien qu'encore faible (6% des déplacements en 2023), a doublé ces 10 dernières années. Dans cette même période marquée par la crise du Covid, l'utilisation des transports en commun est restée stable avec entre 7% des déplacements pour les habitants de périphérie à plus de 20% des déplacements à Toulouse.
Pour les déplacements longue distance, l'avion joue un rôle important pour le territoire toulousain mais l'arrivée programmée d'une meilleure desserte ferroviaire pourrait changer la donne en faveur du train pour certaines destinations (Paris notamment).
Pour les marchandises, les flux internationaux sont principalement acheminés en bateau puis par la route. Le fret ferroviaire ne joue plus qu'un rôle marginal.
Les transports routiers sont de plus en plus accusés de nombreux maux : congestion, pollution atmosphérique, insécurité, bruit, baisse de la qualité de vie… et les politiques publiques cherchent à limiter leurs impacts en faisant évoluer leurs technologies et/ou en réduisant leur présence. Les évolutions actuelles portent d'une part sur l'énergie utilisée, avec une tendance lourde à l'électrification des modes de transport, dans un objectif de décarbonation de la mobilité, aujourd'hui premier émetteur de GES et, d'autre part, sur le développement des modes alternatifs (transports collectifs, vélo, marche à pied…). Certaines mesures favorisant la démobilité ont également un impact sur l'usage des modes routiers : télétravail, visioconférences, e-commerce…

QUALIFICATION DU FACTEUR

Tendance lourde | Tendance émergente | Signal faible

MATURITÉ DU FACTEUR

Naissant | Croissant | **À maturité** | Déclin | Disparition

MAÎTRISE DU FACTEUR PAR LES ACTEURS DU TERRITOIRE

L'usage des modes de transport est en partie liée à des considérations extra-locales, les tendances sont similaires dans la plupart des territoires et certaines infrastructures dépendent de décisions nationales ou européennes.
Néanmoins, les acteurs du territoire mènent également des politiques incitatives pour maîtriser l'usage de la voiture particulière, à travers des projets locaux de modes alternatifs (3e ligne de métro, Service Express Régional Métropolitain, évolution des réseaux cyclables), des mesures de partage plus équilibré des espaces publics, la mise en œuvre d'une cohérence urbanisme-mobilité, des réglementations locales spécifiques, des mesures incitatives / dissuasives…

IMPACT DU FACTEUR SUR LE MODÈLE TERRITORIAL

Le mode de transport dominant a un impact structurel très important sur les caractéristiques du modèle territorial. Ainsi, si la ville médiévale est restée concentrée et très maillée quand les habitants se déplaçaient principalement à pied, celles du 18e et 19e siècle ont pu sortir de ses limites le long d'axes structurants grâce à l'essor de services de transports collectifs et le développement du vélo. Au 20e siècle, la place hégémonique de la voiture particulière et le développement rapide et massif des infrastructures routières ont favorisé un modèle territorial étalé. Les limites de temps ont remplacé les contraintes de distances, dans un contexte de déplacements toujours plus rapides et de croissance du nombre de déplacements individuels.

L'omniprésence de la voiture particulière dans l'espace public et les grandes infrastructures de mobilité sont devenues des marqueurs du développement territorial : voies rapides, échangeurs, parkings, gares, aéroports, pôles d'échanges, zones logistiques…
A l'inverse, la mise en place d'offres structurantes de transports publics ainsi que le développement du vélo et de la marche à pied génèrent une dynamique de concentration et de rapprochement des activités dans les territoires desservis, accompagnée par les politiques d'urbanisme. Le développement de ces modes est d'autant plus conséquent que les contraintes sur la voiture particulière sont importantes (congestion, temps de parcours, coûts…), ce qui est plus marqué dans les grandes villes.

IMPACT DU MODÈLE TERRITORIAL SUR LE FACTEUR

Un modèle territorial étalé et peu dense fait que la voiture particulière est le mode de transport le plus pertinent pour répondre à une demande de transports avec des distances allongées et favorise donc son utilisation. Ce type de modèle rend économiquement peu efficientes les politiques de développement des modes alternatifs.

A l'inverse, un modèle territorial dense et mixte réduit globalement les distances à parcourir et favorise l'usage des modes de proximité. La mixité urbaine au sein d'un corridor de déplacements constitue un facteur d'efficience d'une ligne de transport public en favorisant son usage tout au long de la journée.

HYPOTHÈSES D'ÉVOLUTION

HYPOTHÈSE 1 : **la voiture continue de s'imposer partout avec des évolutions technologiques.**

Cette évolution s'appuie sur une forte électrification du parc, sur le développement de la voiture autonome et connectée, sur l'intelligence artificielle (IA).
Son accès est facilité par sa dimension servicielle.
Les flux sont gérés par l'IA permettant une fluidité du système routier.
L'autonomie de la voiture a transformé son usage, elle est devenue un espace de travail ou de loisirs. Elle peut aller se garer seule et donc pas forcément à proximité immédiate des lieux de destination ce qui modifie son impact sur l'espace public. Le permis de conduire a disparu, tout comme les dispositifs de signalisation routière.
Les livraisons sont organisées par des modules logistiques autonomes, aériens ou de surface, à partir de grandes plateformes périurbaines.
Le modèle territorial étalé continue d'être propice à l'usage de la voiture individuelle pour de nombreux déplacements.

HYPOTHÈSE 2 : **la régression de l'usage de la voiture conduit à favoriser les pratiques de proximité.**

La raréfaction des ressources naturelles nécessaires à la construction et l'utilisation des voitures et une forte augmentation des coûts a rendu la voiture particulière inaccessible pour une majorité des habitants. Les modes de vie se sont radicalement transformés sous l'effet de la contrainte. La proximité est devenue la norme. Le développement d'une ville type « ville au quart d'heure » a recomposé les territoires en diminuant les déplacements métropolitains de moyenne distance au profit des modes légers. Marche à pied et vélo électrique sont les modes de transport majoritaires.
Les territoires se sont densifiés, avec des quartiers mixtes redevenus les espaces de vie du quotidien : consommation, travail, loisirs, sociabilité…
Débarrassés de la voiture, les espaces publics sont réappropriés par les piétons et retrouvent une fonction sociale et commerciale importante. Quelques services collectifs permettent de mailler le territoire et relier les espaces de proximité entre eux. En 2070, ces services sont autonomes et fonctionnent 7/7, H24.
Les services de logistiques permettent de livrer les différents quartiers dans des espaces logistiques de proximité et des consignes automatiques pour les particuliers.

HYPOTHÈSE 3 : **les transports publics structurent les déplacements.**

La décarbonation des mobilités a conduit à une très forte réduction de l'usage de la voiture particulière, devenue inaccessible pour beaucoup d'habitants. Face à ce constat, la puissance publique a développé un important réseau de transports collectifs performants pour desservir une ville étendue et multipolaire. Nouvelles lignes de métro, train périurbain, navettes autonomes, pôles d'échanges… structurent le territoire et fonctionnent H24 et 7/7.

Le territoire s'organise autour des pôles d'échanges qui structurent des constellations urbaines. Ils concentrent l'activité métropolitaines : commerces, services, équipements, emplois…
Les secteurs résidentiels sont reliés aux pôles d'échanges par un service de navettes autonomes collectives gérées par IA.
La LGV relie Bordeaux, Toulouse et Montpellier et dynamise les flux entre ces métropoles. Elle s'inscrit dans le cadre d'un réseau ferroviaire performant devenu européen.

RESSOURCES

- Améliorer la fluidité du trafic grâce à l'intelligence artificielle - Université Gustave Eiffel https://www.univ-gustave-eiffel.fr/luniversite/pages-speciales/vue-detaillee/ameliorer-la-fluidite-du-trafic-grace-a-lintelligence-artificielle
- XchangE, la voiture autonome de Regus, réinvente le travail nomade – 2014 https://zevillage.net/management-rh/xchange-la-voiture-autonome-de-regus-reinvente-le-travail-nomade/
- Véhicules autonomes - Synthèse 2021-2022 d'une communauté d'intérêt https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/CIVA_Livret_de_Synth%C3%A8se%20V7%20-%20taille%20r%C3%A9duite.pdf
- Compacte, verte, sans voiture… Comment se présente la ville idéale pour le climat - 2022
- https://www.sudouest.fr/tourisme/nature/compacte-verte-sans-voiture-comment-se-presente-la-ville-ideale-pour-le-climat-10465143.php
- Bus et navettes électriques autonomes – 2016 https://www.transbus.org/dossiers/navettes-autonomes.html#google_vignette