

DÉBATS • TRANSPORTS

« On ne peut plus valoriser les transports en s'appuyant sur des théories héritées des "trente glorieuses" »

TRIBUNE

Emmanuel Munch

Urbaniste

Continuer de croire que la construction de nouvelles autoroutes génère un gain de temps relève d'un « tour de passe-passe » démenti par les observations, souligne l'urbaniste Emmanuel Munch dans une tribune au « Monde ».

Publié aujourd'hui à 07h00 | Lecture 4 min.

Article réservé aux abonnés

La contestation grandissante des projets routiers en France exprime un changement de regard sur la mobilité et la vitesse. Le cas, médiatisé, de l'autoroute A69 devant relier Toulouse à Castres (Tarn) n'est qu'un exemple parmi une cinquantaine de luttes locales à présent rassemblées sous la bannière du réseau de collectifs : La Déroute des routes.

Du côté des politiques de transport, ces changements de perspective restent largement ignorés. Les évaluations socio-économiques des projets continuent d'accorder une valeur monétaire considérable à l'utilité de la vitesse, souvent au détriment de leurs effets sur l'environnement.

Dans le dernier rapport, de 2018, sur l'abaissement des vitesses maximales autorisées à 110 kilomètres à l'heure sur autoroute, les temps perdus représentent un coût de 1,145 milliard d'euros pour la collectivité. Les gains environnementaux – moins de carburant, de pollution et de CO₂ – ne sont évalués qu'à hauteur de 474 millions d'euros. La balance penche donc nettement du côté du maintien de la limite de 130 km/h.

A l'inverse, dans des projets d'accélération tels que le contournement ouest de Rouen, c'est la même logique. Les bénéfices liés aux gains de temps (1,35 milliard d'euros) écrasent toute autre considération et valident « théoriquement » l'intérêt du projet.

La légitimité d'une infrastructure de transport repose donc en quasi-totalité sur les supposés gains de temps apportés aux populations. Il y a là une véritable mythologie, un tour de passe-passe basé sur la transformation magique de la vitesse.

Victimes de leurs succès

Selon les théories d'économie, la « valeur du temps » présente dans les évaluations dévoilerait ce que les individus sont prêts à céder de leur salaire pour gagner du temps. Réciproquement, dans le cas de l'abaissement à 110 km/h, elle montre de quelle somme il faudrait les dédommager pour qu'ils

acceptent de perdre du temps. Ces arbitrages temps-ressources matérielles sont considérés comme des données invariantes, liées à la psychologie des individus ; il s'agit de valeurs tutélaires.

Elles alimentent une logique désormais « classique » qui consiste à partir de prétendus « besoins » – gagner du temps –, et à en déduire les moyens optimaux pour les satisfaire – des infrastructures de transport rapide.

Mais quels sont ces prétendus besoins individuels ? Les observations montrent que la vitesse ne fait pas gagner du temps, mais de l'espace accessible. Il n'y a pas de gains de temps à proprement parler. A terme, nous déménageons plus loin de notre lieu de travail, allons faire des courses plus loin, partons plus loin en vacances, grâce à la vitesse. La durée quotidienne de déplacement est restée stable au cours du temps ; de l'ordre d'une heure par jour, alors que la vitesse moyenne n'a cessé d'augmenter.

Lire aussi la tribune | [Aménagement du territoire : « Pas de transition écologique sans développement des transports collectifs et singulièrement du train »](#)

Il y a 200 ans, les Français parcouraient entre 4 et 5 kilomètres par jour à la vitesse de 4 à 5 km/h. La multiplication des distances par 10 – 44 kilomètres par jour et par personne en moyenne – a été rendue possible par une augmentation des vitesses à peu près équivalente, de l'ordre de 42 km/h en moyenne pour les déplacements à l'échelle nationale en 2017.

Si la vitesse des transports ne fait pas gagner de temps, elle serait en revanche utile aux individus parce qu'elle permettrait d'accéder à un univers des possibles plus étendu d'emplois, d'études d'achats et de loisirs. Soit !

Mais là où le bât blesse, et c'est toujours à peu près au même endroit que « ça bloque » avec les « sciences » économiques, c'est lorsqu'on passe de l'utilité individuelle à l'utilité collective. Si tout le monde se déplace davantage, les réseaux de transport rapide, victimes de leurs succès, en viennent à être saturés. Il faut créer de nouvelles infrastructures. A terme, avec un tel cercle vicieux, les individus perdent littéralement du temps à cause du développement de la vitesse sur la vitesse, de la distance sur la distance. En France, le temps de trajet moyen pour se rendre à son travail ne cesse d'augmenter : de 20 minutes en 1982, il est passé à 24 minutes en 2019.

Tonneau des Danaïdes

L'évaluation socio-économique des projets est incapable d'intégrer ce type d'effets à long terme. Elle ne décrit pas comment la construction d'infrastructures routières crée des boucles d'interactions systémiques avec l'étalement urbain et la congestion. Elle ne dit pas comment elle conduit les populations, non plus vers la simple satisfaction de leur besoin, mais vers une dépendance définitive à l'automobile, à la vitesse et à la distance.

De la même façon, elle ne permet pas d'anticiper le fait que lorsqu'on supprime des voies de circulation se produit généralement une évaporation du trafic : le nombre de véhicules en circulation diminue, améliorant in fine la fluidité du trafic à l'échelle du réseau. Et de fait, elle ne dit pas non plus comment cela conduit potentiellement les consommateurs et les producteurs à revivre davantage dans la proximité.

Lire aussi la tribune | [« Il est temps de construire un réseau de transport novateur, durable et accessible à tous »](#)

On ne peut décemment plus valoriser les transports en s'appuyant sur des théories économiques héritées des « trente glorieuses ». L'expérience a montré qu'à partir d'un certain niveau de développement la vitesse devient contre-productive. Aller toujours plus vite pour avoir plus d'opportunités ne permet ni de caresser le mythe de l'abondance ni d'assouvir des désirs potentiellement illimités.

Dans nos sociétés surindustrialisées, la survitesse revient à remplir un immense tonneau des Danaïdes. Les seuls effets qui résultent avec certitude de cette course folle sur autoroute sont la

saturation du monde et de l'air ; la vacuité de nos existences et des sentiments de manque de temps toujours plus marqués.

Dans un processus de bifurcation vers des modes de vie plus durables et, espérons-le, plus souhaitables, il est devenu nécessaire de penser des alternatives au tout-voiture et à la vitesse. Or, plusieurs enquêtes le montrent, 80 % des Français préféreraient ralentir leur rythme de vie pour nouer ou entretenir des relations sociales plus proches de chez eux. Ce constat, sans appel, a la forme d'une authentique opportunité démocratique et écologique. Cessons de détourner le regard ! Empruntons la sortie d'autoroute !

¶ **Emmanuel Munch** est chargé de recherche en chrono-urbanisme, au ministère de la transition écologique et au laboratoire Ville, mobilité, transport de l'université Gustave-Eiffel, à Marne-la-Vallée.

Emmanuel Munch (Urbaniste)