



HAL
open science

Se déplacer : Un monde à plusieurs vitesses ?

Pierre Zembri

► **To cite this version:**

Pierre Zembri. Se déplacer : Un monde à plusieurs vitesses ?. Atlas Autrement des développements durables, Editions Autrement, pp.14-15, 2008, Atlas Autrement, 978-2746711877. hal-04429421

HAL Id: hal-04429421

<https://hal.science/hal-04429421>

Submitted on 31 Jan 2024

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0 International License

Se déplacer : Un monde à plusieurs vitesses ?

Chapô

La vitesse est un marqueur de la modernité des sociétés et de la richesse des territoires, ne serait-ce qu'en raison du coût de mise en œuvre des modes ou des technologies les plus véloces. Mais il y a déjà longtemps que la quête de vitesses toujours plus élevées s'est ralentie au profit de progrès dans d'autres domaines complémentaires : les capacités d'emport qui déterminent le prix du transport ainsi que la finesse de desserte des territoires. La logique de massification s'accompagne d'un maillage toujours plus fin des réseaux rapides, sans que ces deux mouvements en apparence contradictoires ne se contrarient.

Texte principal

On observe sur la période contemporaine une évolution des vitesses qui a permis d'importants gains de temps, quel que soit le mode considéré. Cela vaut au sein d'un même mode (routier, ferroviaire ou aérien), mais il faut tenir également compte des substitutions de modes qui se sont opérées sur le long terme : l'avion s'est substitué aux bateaux de passagers ainsi qu'au chemin de fer.

Si l'on s'intéresse en premier lieu au mode ferroviaire, les gains de temps sont spectaculaires entre son apparition et la multiplication actuelle des infrastructures parcourables à grande vitesse. Mais il n'y en a pas partout... Les vitesses commerciales du transport aérien ont pour leur part considérablement progressé jusqu'à la fin des années 1950, avant de se stabiliser légèrement au-dessus de 900 km/h. Le Concorde constitue une exception sans suite immédiate, et de toute façon restée marginale.

D'autres domaines connaissent en contrepartie des évolutions sensibles : la capacité d'emport, l'autonomie, la consommation d'énergie, les émissions de polluants et de gaz à effet de serre. Le transport aérien a en grande partie mis l'accent sur la capacité unitaire des appareils, ce qui a permis de faire baisser de façon spectaculaire le coût de production rapporté à la place offerte.

La conséquence majeure des arbitrages effectués est une **démocratisation réelle des vitesses courantes**. Le transport aérien a ainsi pu, à partir des années 1980, rattraper le retard pris sur le chemin de fer, éminemment plus capacitaire. Cela a également permis d'offrir des tarifs plus incitatifs. Des opérateurs spécifiques, les *low cost carriers*, se sont même spécialisés dans les prix cassés : qui aurait imaginé de voyager de Paris à Cologne ou de Londres à Tallinn pour 1 € plus taxes ?

Le mode ferroviaire n'est pas en reste, avec une nette augmentation des capacités. Une rame à deux niveaux achemine jusqu'à 1000 passagers à grande vitesse. De quoi multiplier également les offres tarifaires avantageuses et d'envisager des services *low cost*.

Les réseaux se sont largement étoffés : **l'accessibilité est quasiment généralisée**. Ce phénomène a été renforcé par l'adoption de structures de réseaux en étoile ("hubbing") et par le regroupement des compagnies aériennes en alliances. L'intermodalité qui se met progressivement en place au niveau des grands aéroports permet de les alimenter à partir d'une grande variété de territoires plus ou moins proches. La vitesse du transport aérien, qui demeure encore à ce jour la plus élevée, peut ainsi voir ses effets largement diffusés avec un minimum de perte de temps au niveau des points de correspondance.

Mais la densité des réseaux et les vitesses couramment pratiquées ne sont pas les mêmes d'une partie du monde à l'autre : les grands nœuds du trafic aérien mondial reflètent le niveau d'activité des territoires qui les accueillent. La grande vitesse ferroviaire, bien qu'en développement constant, demeure très sélective. Enfin, les réseaux d'infrastructures sont loin d'offrir le même niveau de qualité de service.

Encadré

Les définitions de la vitesse :

Les records de vitesse amplement médiatisés ne représentent que l'enregistrement d'une performance maximale sur une courte durée. Il s'agit de **vitesse pure**, généralement atteinte par des véhicules prototypes ou largement modifiés par rapport au type courant (comme le TGV à 574,8 km/h en avril 2007)

Les exploitants préfèrent pour leur part raisonner en **vitesse commerciale**, intégrant l'ensemble des phases entre départ et arrivée effectifs. On rapporte la durée du trajet à la distance parcourue. Ainsi, un train parcourant Paris – Marseille (823 km) en 3 h sans arrêt a une vitesse commerciale de $823 : 3 = 274,33$ km/h.

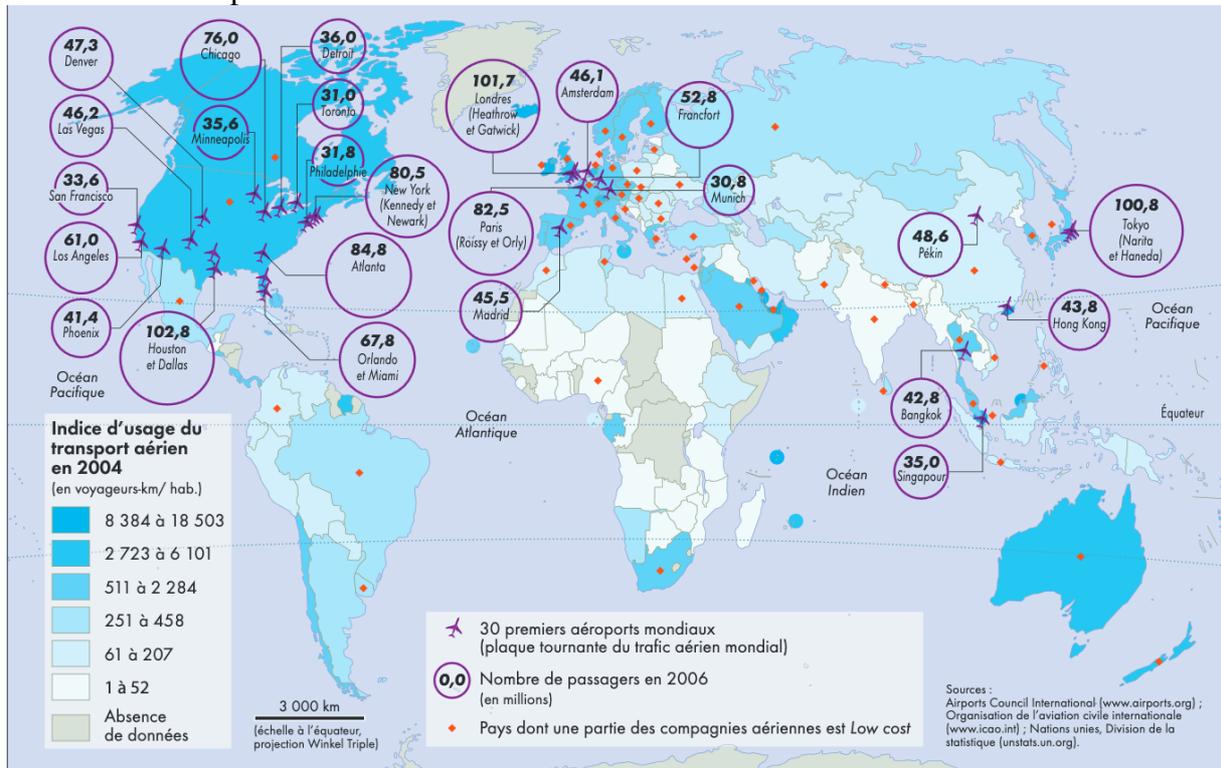
Le voyageur perçoit surtout un **temps de parcours**, avec un ressenti qui peut varier selon le mode et le motif du déplacement. En transport aérien, le temps total inclut les délais de précaution rendus nécessaires par la congestion et l'accroissement des mesures de sûreté. Il faut y ajouter le temps d'accès aux plates-formes aéroportuaires, généralement éloignées des centres des agglomérations. Enfin, les compagnies prévoient une marge dans les temps de vol pour tenir compte des mesures de régulation, notamment à l'approche des aéroports (circuits d'attente), mais aussi au décollage (décalages de créneaux). Tout changement en route, au niveau d'un *hub*, se traduit par un temps supplémentaire de transit qui ne doit pas être dissuasif.

Accroche

Les différentiels d'accessibilité globale et de disponibilité des différents modes de transport déterminent le degré d'autonomie des territoires

Cartes

Carte 1 : Le transport aérien dans le monde



Carte 2 : L'usage des véhicules individuels dans le monde

