

Bouger devient compliqué

À l'image du couteau suisse auquel on trouve toujours une fonction, l'automobile est restée longtemps un objet adapté à l'ensemble des déplacements, longs, courts, en ville, sur route. Mais elle est désormais assortie de nombreuses servitudes. Quant aux autres moyens de transport, ils présentent, aux yeux des utilisateurs, trop de contraintes pour constituer une alternative séduisante.

Lorsque l'auto était la plus belle

Longtemps, l'automobile a symbolisé la liberté. Inventé à la fin du XVIII^e siècle, destiné aux particuliers cent ans plus tard, bientôt fabriqué en série, ce formidable objet a marqué le XX^e siècle. Le plaisir de conduire sur une route droite et dégagée est devenu l'apanage de l'homme moderne, au point d'imprégner des générations de romanciers, de chanteurs, de cinéastes. Dans les années 1910, la « superbe auto » qui attend Charles Trenet « à la porte du garage¹ » permet de quitter son village, de voyager, de gagner son indépendance.

Après la Deuxième Guerre mondiale, la possession d'une automobile, à l'image du lave-linge ou du réfrigérateur, constitue encore un rare privilège. Mais bientôt, la société entière s'organise autour de la voiture. On construit des routes et des parkings, on se presse au Salon de l'auto pour admirer les tout nouveaux modèles. Durant ces années glorieuses, des générations d'enfants se toisent dans la cour de l'école et s'interpellent : « Et ton papa, il a quoi, comme voiture ? » La crise pétrolière des années 1970 n'y change pas grand-chose, sauf chez quelques écologistes considérés comme illuminés

vivant dans le centre de Francfort ou de Paris. En Europe centrale, dès la chute du mur de Berlin, on ne jure plus que par l'automobile. Les Occidentaux ont suffisamment moqué la Trabant et la Skoda pour que les jeunes, les hommes surtout, cultivent le réflexe, dès le premier salaire encaissé, d'acheter une belle voiture, avant même de songer à quitter le domicile de leurs parents. S'afficher au volant d'un modèle haut de gamme reste, en Amérique Latine, au Moyen-Orient, en Chine et dans les pays d'Afrique, en bref un peu partout, le signe de la réussite. L'automobile, indicateur de statut social, ne semble concurrencée aujourd'hui que par un seul objet : le téléphone portable, qui doit impérativement être du dernier cri et remplir beaucoup de fonctions, même inutiles. Ne dit-on pas que, plus on a une grosse voiture, plus on a un petit téléphone ?

Un objet délaissé

Peu à peu, toutefois, le rêve se transforme en cauchemar. L'automobile devient synonyme d'embouteillages, pollution, carburant cher, risque d'accident, radars automatiques, difficultés à se garer... Un tiers du temps que les automobilistes urbains passent dans leur voiture serait ainsi consacré à la recherche d'une place de stationnement.

La tendance semble durable. La baisse du prix du pétrole consécutive à la crise financière de novembre 2008 n'est que passagère. Dans les années qui viennent, le prix du baril va encore augmenter. À mesure qu'on se rapprochera du « *peak oil* », le moment où les ressources mondiales de pétrole commenceront à décliner, les transports routiers, comme d'ailleurs l'ensemble de l'économie, entreront dans une crise majeure. En France, la somme consacrée aux déplacements pourrait bientôt atteindre le cinquième du budget d'un foyer moyen.

¹ Charles Trenet, « À la porte du garage », 1955.

Dans les grandes villes occidentales, l'auto a déjà perdu de sa superbe. Une part non négligeable de citadins ne s'en sert plus, ou alors seulement pour partir en week-end. Selon une étude publiée par l'Insee en juillet 2009, l'usage de la voiture en centre-ville a légèrement reculé entre 1994 et 2008, passant de 56 à 55 % des déplacements dans les zones urbaines². De plus en plus de ruraux ne roulent que contraints et forcés, avec parcimonie, pour aller travailler dans le bourg voisin. La crise qui menace l'industrie automobile occidentale depuis l'automne 2008 n'est pas seulement conjoncturelle, conséquence directe des errements de la finance. Cette récession, qui amène les sous-traitants à licencier et les grands patrons à mendier le soutien de l'État, couvait déjà depuis quelques années. Elle n'attendait apparemment qu'un événement extérieur pour se déclencher. Tout se passe comme si les ménages et les entreprises, affolés par les menaces pesant sur leur budget, sacrifiaient, tout à fait consciemment, l'objet finalement pas si utile auquel ils n'auraient jamais renoncé trente ans plus tôt.

Publicité mensongère

On dirait un rêve. La berline gris métallisé évolue avec majesté sur une route ensoleillée. Une jolie femme, le chemisier agité par la brise, regarde avec insistance la voiture qui passe lentement, comme au ralenti. Le conducteur, souriant aux anges, évolue librement dans un paysage idyllique. Au bas de l'écran s'affiche un slogan efficace, accompagné d'une ode au développement durable. Retour sur terre. C'était la minute de publicité télévisée pour une industrie en difficulté. Toute ressemblance avec la réalité vécue tous les matins par les automobilistes ne pourrait être que purement fortuite.

² Joël Cossardeaux, « L'usage de la voiture recule dans les grandes villes », *Les Échos*, 31 juillet 2009.

La contrainte des transports collectifs

Les transports publics profitent, assez logiquement, des difficultés de l'automobile. En France, depuis 2000, le nombre de passagers des réseaux dont sont en charge les régions a augmenté de 5 % par an. La hausse de la fréquentation progresse même plus vite que l'offre de transports publics. Les élus en charge des transports s'en réjouissent, tout comme les pouvoirs publics et les médias. C'est ignorer les conditions dans lesquelles s'effectuent la plupart de ces trajets. Le cadre paisible, tapotant sur son ordinateur portable en première classe dans une rame de TGV, fait figure d'exception. Si ce mode de voyage est confortable, les horaires des trains rapides ne sont pas toujours adaptés aux déplacements professionnels, en particulier en soirée. Quant aux trains express régionaux (TER), dont les régions sont si fières, ils ont certes gagné en confort. Mais aux heures de pointe, il est parfois difficile d'y trouver une place assise.

Pénétrer dans une station de métro parisien, c'est entrer dans un monde étrange et vaguement hostile. La personne qui se trouve derrière le guichet sort rarement de sa cage. Des contrôleurs se cachent, par bataillons, dans les couloirs, alors qu'ils pourraient accueillir les usagers, à l'instar de leurs homologues londoniens, à l'entrée du métro. Les stations, aux heures de pointe, sont bondées et surchauffées. « En plein hiver, sur l'quai de l'Hôtel-de-Ville, c'est comme juillet au Lavandou », chantait déjà Pierre Perret en 1992. La situation de la ligne 13, empruntée chaque jour par plus de 500 000 personnes – ce qui provoque retards, inconfort et stress –, ne fait que préfigurer ce qui se passera plus tard sur d'autres lignes en Île-de-France, mais aussi dans d'autres régions.

Ceux qui prennent le car, pour se déplacer entre deux agglomérations, ne sont pas mieux lotis. Pourquoi sont-ils encore soumis

au bon vouloir du chauffeur, pas autorisés à manger, ne serait-ce qu'un sandwich, pendant le trajet, et parfois tenus d'écouter une musique assourdissante ou les blagues potaches diffusées par la radio ?

Quant aux usagers du bus urbain, ils choisissent rarement ce mode de transport par plaisir, mais parce qu'ils ne peuvent pas faire autrement. Ils voyagent souvent debout, soumis aux multiples secousses qu'impose la conduite en ville. Que l'on juge le parcours du combattant du nouvel usager. Il doit se renseigner, regarder un plan, trouver les horaires. Faut-il acheter son ticket avant de monter dans le bus – et si oui, à quel endroit – ou peut-on se le procurer auprès du chauffeur ? Celui-ci est-il habilité à rendre la monnaie ? Le bus marque-t-il chaque arrêt, ou faut-il signaler au chauffeur que l'on souhaite descendre ? Ne risque-t-on pas de provoquer son courroux si l'on croit reconnaître un lieu pour finalement décider de descendre à l'arrêt suivant ? Et que dire du regard oblique ou agacé des autres voyageurs ?

Les passagers des bus, des trains et des tramways craignent, par-dessus tout, les jours de grève, qui les obligent à partir très tôt de chez eux sous peine d'être pénalisés par leur employeur. Si le nombre de jours de perturbation demeure en réalité inférieur à une dizaine par an, la perception par le public en est toute différente – en particulier par ceux qui n'utilisent pas les transports publics mais assurent qu'ils le feraient volontiers « s'ils n'étaient pas tout le temps en grève ».

Les syndicalistes eux-mêmes semblent être conscients de la mauvaise image qu'entraînent les mouvements sociaux. En janvier 2009, à la suite d'une agression, une grève soudaine avait perturbé le trafic, gare Saint-Lazare, à Paris, au point que la SNCF avait décidé de fermer la gare pour la journée, provoquant un tollé

parmi les habitués. « Ces grèves sont trop dures, celle de janvier a été très impopulaire. Il faut trouver de nouvelles actions qui peuvent être comprises par le public », expliquait, quelques mois plus tard, Marie-Laure Decretton, secrétaire de Sud-Rail Paris-Saint-Lazare, un syndicat pourtant réputé pour son radicalisme³.

Ainsi, subis quotidiennement, les transports en commun demeurent-ils une petite épreuve. Ne lit-on pas, dans les guides de voyage, que c'est le meilleur moyen qui soit de découvrir un pays et de se familiariser avec les difficultés quotidiennement éprouvées par la population locale ? À ce rythme, toutefois, on dégoûte durablement les usagers. Ces voyageurs contraints, qui conservent des allées et venues dans un wagon bondé un souvenir pénible, pourraient, à l'avenir, tout faire pour éviter « la galère » des transports et pour l'épargner à leurs enfants. On fabrique ainsi, progressivement, des utilisateurs inconditionnels de la voiture, prêts à habiter de plus en plus loin de leur lieu de travail, et à effectuer des trajets de plus en plus longs.

3 Hubert Prolongeau, « Les nouveaux militants », *Le Monde* 2, 11 septembre 2009.

Le tout-vitesse (la société à très haut débit)

Faut-il décrire la société de la vitesse ? Tout concourt aujourd'hui à la rapidité ; les moyens de transport, bien sûr, mais aussi ces prothèses mobiles dont nous nous équipons, téléphone portable, Blackberry, ordinateur. Lorsque l'un de ces appareils ne répond plus à nos ordres aussi vite qu'à l'accoutumée, c'est la panique. La vitesse marque nos comportements. On passe d'une tâche à l'autre, on organise un *speed-dating* pour rencontrer l'âme sœur ou recruter une employée de maison, on court dans les couloirs du métro, on accélère lorsque le feu passe à l'orange, on veut vivre plusieurs vies à la fois. L'information du jour met celle d'hier au rebut. Le politique met un point d'honneur à réagir « immédiatement » à tout fait divers et à faire voter une loi dans les deux mois pour que cela ne se reproduise jamais plus. Quoi de plus normal que l'avion, le TGV et la voiture soient les moyens de transport de cette société du très haut débit ?

Même l'air est saturé

L'avion est considéré aujourd'hui comme le moyen de transport le plus rapide. Une heure et demie pour un Paris-Nice, 7 heures pour un New York-Londres. Et pourtant, chaque passager qui en a fait l'expérience sait qu'il ne s'agit que d'une illusion. Paris-Nice en 1 heure et demie ? Encore faut-il se rendre à l'aéroport, enregistrer son vol, passer les contrôles de sécurité, attendre l'embarquement puis, une fois dans l'avion, le décollage. À l'arrivée, il faut récupérer, le cas échéant, son bagage puis gagner sa véritable destination, pas forcément bien desservie par les transports

en commun. Les retards sont fréquents, conséquence de la saturation des pistes que génère cette croyance selon laquelle l'avion demeure le mode le plus rapide. En pratique, un Paris-Nice dure, porte à porte, au minimum 3 heures et demie. Et un New York-Londres peut durer jusqu'à 12 heures, escale comprise – les vols avec escales coûtant souvent moins cher que les vols directs, bien qu'ils consomment davantage de carburant.

Malgré tout, le transport aérien demeure, sur une longue période, un secteur économique qui se porte bien. Selon l'institut statistique européen Eurostat, le nombre de passagers annuels, en Europe occidentale, est passé de 200 millions, au milieu des années 1970, à environ 600 millions en 2000. Après un recul lié aux attentats de New York et Washington en 2001, la croissance a repris de plus belle, et Eurostat recensait, en 2008, près de 800 millions de voyageurs. En France, entre 1997 et 2008, le nombre de passagers a augmenté de 50 %, passant de 79 à 123 millions. Le trafic de Roissy s'intensifie tous les ans tandis que les « aéroports régionaux » d'autrefois se muent en « plateformes internationales » et que des aérodromes délaissés accueillent un important trafic « *low cost* ». Malgré une certaine démocratisation, prendre l'avion reste un marqueur de statut social et continue d'enchanter ou de faire peur, en tout cas de fasciner, des millions de voyageurs.

Le secteur aérien est l'un des plus polluants par voyageur transporté si l'on se réfère aux émissions de gaz à effet de serre. À l'exception des vols domestiques, il n'en demeure pas moins en dehors du système des quotas établi en Europe après le protocole de Kyoto. Dans un premier temps, les partenaires européens n'étaient en effet pas parvenus à déterminer sur quel État devait porter le fardeau d'un vol transnational. En attendant cette échéance, certains décideurs, en France, ne semblent pas conscients de l'impact environnemental de ce mode de transport. À Nantes, l'État,

appuyé par les élus régionaux de droite comme de gauche, défend la construction d'un « aéroport international » à une vingtaine de kilomètres de la ville, sur le territoire de la commune de Notre-Dame-des-Landes, alors qu'il existe déjà un aéroport à proximité de la métropole ligérienne.

Et pourtant, une nouvelle plateforme perturbe l'environnement sonore d'une région, détruit des terres cultivables et modifie radicalement l'habitat. Les localités situées à proximité immédiate des pistes se vident, tandis qu'un peu plus loin, des communes accueillent les salariés de l'aéroport et une nouvelle population attirée par le développement des infrastructures routières et des services publics. En quelques années, de vastes surfaces s'urbanisent, appelant, en un effet de spirale, à inventer de nouveaux déplacements.

Une route à 170 millions pour avion géant

Pour l'avion, on est prêt à tout, ou presque. Quand Airbus, dans les années 1990, décide de fabriquer un avion géant, le futur A380, les partenaires européens se mettent d'accord pour le construire en kit, dans différents pays de l'Union européenne, afin de ne heurter aucune susceptibilité nationale, puis de l'assembler à Toulouse. Encore faut-il transporter les morceaux d'avion, et en particulier les ailes géantes et les tronçons du fuselage, du hangar de Langon (Gironde), où ils arrivent par bateau d'Allemagne ou du Royaume-Uni, jusqu'à Toulouse. Il est décidé que des convois routiers exceptionnels, longs de 60 mètres, traverseront les régions Aquitaine et Midi-Pyrénées, à vitesse réduite, quatre fois par mois, la nuit. Mais une aile d'avion géant ne peut pas passer sous tous les ponts ni emprunter tous les virages. Le gouvernement Jospin décide donc l'aménagement, en 2001, d'un « itinéraire à grand gabarit » de 228 kilomètres faisant un surprenant détour par les départements des Landes et du Gers, le conseil général du Lot-et-Garonne ayant

refusé que la route passe par « son » territoire. Cet aménagement, dont le coût s'élève à 170 millions d'euros, consiste principalement à élargir des voies, réaliser des déviations et à créer des pistes dédiées aux convois. Au passage, il favorise l'implantation de nouvelles zones industrielles et l'étalement urbain.

Le TGV en débat

Sur terre aussi, la vitesse fait débat. La limitation de la vitesse sur route et sur autoroute semble désormais mieux acceptée par la société, même si le commerce florissant des cabinets d'avocats spécialisés dans la défense des automobilistes flashés par les radars automatiques laisse parfois penser le contraire.

Mais pour les pouvoirs publics, la course à la rapidité passe désormais par les voies ferrées. Les lignes à grande vitesse (LGV) n'ont cessé de se développer depuis trente ans, dans le monde entier et en particulier en Europe, qui concentre à elle seule 60 % de ces lignes. Le chemin de fer est présenté comme une alternative correcte à la route sur le plan environnemental, ainsi que comme un outil de désenclavement. Les partenaires réunis par le Grenelle de l'environnement ont opté, en 2008, pour la création de près de 2 000 kilomètres de LGV supplémentaires. À terme, si tous les projets devaient être réalisés, le réseau dupliquerait grosso modo celui des principales autoroutes.

Toutefois, alors que le TGV faisait jusqu'ici l'objet d'un relatif consensus, des mouvements écologistes contestent désormais le principe même des voies ferrées rapides². Au-delà de la préservation des sites naturels traversés par les nouvelles lignes, ces associations dénoncent la création de gares en rase campagne,

uniquement accessibles en voiture. Elles préconisent aussi la modernisation des lignes existantes plutôt que la création de LGV. « Un record de vitesse a été battu en 1955 sur la ligne Bordeaux-Dax, à 300 km/h », indique Simon Charbonneau, de Landes Graves Palus Environnement³. Selon lui, « des trains classiques pourraient y rouler à 250 km/h », soit pratiquement la vitesse des TGV, pour un coût évidemment moindre.

Le débat n'est pas limité à l'Hexagone. Un groupe d'experts réuni à la demande du gouvernement suédois estime que la construction d'une LGV contribue peu à la réduction des émissions de CO₂. En Argentine, le projet de ligne entre les deux principales villes, Buenos Aires et Cordoba, concédé au groupe Alstom, est contesté par des responsables politiques et associatifs qui préconisent l'amélioration des lignes vétustes parcourant la banlieue de la tentaculaire capitale.

En mer, les éléments imposent leur loi à la vitesse

La course à la vitesse se poursuit en mer. Depuis une dizaine d'années, des « navires à grande vitesse » remplacent les ferries effectuant des liaisons régulières, par exemple entre la Corse et le continent, ou Boulogne-sur-Mer et Douvres. La Société nationale des chemins de fer maritimes (SNCFM) a d'ailleurs peint sur le flanc de ses bateaux ce beau slogan : « Corse-Nice en 2h55 ».

Suivant un raisonnement séduisant mais contestable, le conseil général de Vendée, présidé par Philippe de Villiers (UMP), a pour sa part imaginé que la rapidité contribuerait à assurer la « continuité territoriale » avec l'île d'Yeu, située à 20 kilomètres du continent. L'île, peuplée de 5 000 habitants à l'année, vit notamment des

² *Le Monde*, 22 août 2009.

³ *Ibid.*

flux générés par les résidents secondaires. Elle était jusqu'alors desservie toute l'année par deux bateaux classiques effectuant la traversée, l'un en 1 heure 15, l'autre en 45 minutes, ainsi que par des navettes supplémentaires pendant l'été. En 2006, la mise en place de deux vedettes rapides a mis Port-Joinville, la « capitale » de l'île d'Yeu, à 30 minutes du continent. La vitesse, unique attrait de ces embarcations aseptisées, fait peut-être oublier aux passagers qu'ils doivent voyager assis, car la station debout est considérée comme dangereuse, et qu'ils resteront enfermés pendant la durée du trajet, puisque les bateaux ne comportent aucun pont extérieur. Le département, pour un gain de 15 minutes, a réalisé un investissement conséquent : 50 millions d'euros⁴ destinés à l'achat des bateaux et à l'aménagement des ports, sans compter le prix du carburant nécessaire à la propulsion.

Hélas, même à ce prix, la vitesse ne garantit nullement la « continuité territoriale » chère au conseil général. Hors saison estivale, les bateaux pour l'île d'Yeu doivent en effet impérativement mouiller à Fromentine, un embarcadère protégé des courants situé dans une rade inaccessible à marée basse. Autrement dit, l'île ne peut être desservie que lorsque la marée le permet, pendant des périodes de quelques heures, deux fois par jour. Le premier bateau, qu'il effectue la traversée en 30 minutes ou en 1 heure 15, arrive à Port-Joinville à 6 heures du matin, certains jours, et à midi d'autres jours. À l'île d'Yeu, les éléments naturels ont encore raison de la vitesse.

4 Selon la mairie de l'île d'Yeu.

Des transports en commun avec services

Pour que « transport public » ne soit pas synonyme de « galère », les usagers aimeraient être considérés comme des clients et bénéficiaire de services personnalisés et d'une information fiable.

Bus ou tramways, il faut choisir

Que désigne, dans le jargon des transporteurs, le terme, couramment employé, de « BHNS en TCSP » ? Un « bus à haut niveau de service en transport en commun en site propre ». Sans avoir beaucoup d'imagination, le profane imagine sans doute un véhicule confortable, aéré, équipé d'une plateforme automatique pour les personnes en fauteuil roulant. Ne rêvons pas. En fait, il s'agit juste d'un bus amélioré, qui ressemble à un tramway et roule sur une voie dédiée. Le véhicule, qui dispose donc de sa propre voie, respecte ses horaires et devient un transport fiable. Tant mieux pour les passagers, qui n'en attendent pas moins.

Mais qu'en est-il des « services » réellement disponibles à bord ? Une meilleure luminosité, des sièges aux couleurs éclatantes, des écrans « défilants » indiquant le nom des stations. Et puis, il y a cette fameuse ressemblance avec le tramway... Les élus y tiennent beaucoup, qui ont ainsi l'impression de suivre la mode du moment sans en déboursier le prix. Ou presque. Car ces bus déguisés en tramways coûtent 50 % plus cher que des bus classiques : ils sont spécialement conçus pour chaque transporteur, et cette conception a un coût.

Peut-être, pour amortir cette dépense inutile, les transporteurs pourraient-ils proposer de réels services aux passagers, par exemple, leur

assurer, moyennant réservation, une place assise ? Ou installer des toilettes ? Vendre des viennoiseries, des boissons ou des journaux ? De temps contraint, le déplacement deviendrait un moment de détente possible.

Belfort repense ses tarifs

Jusque récemment, les tarifs de la Compagnie de transports de la région de Belfort (CTRB) étaient incompréhensibles. Chacune des trois zones comportait 25 prix différents, affectés à diverses catégories d'usagers en fonction de leur âge, de leur lieu de résidence et du moment de la journée auquel s'effectuait le trajet. En conséquence, le taux de fréquentation était l'un des plus bas de France. En 2007, le syndicat des transports de l'agglomération belfortaine a totalement refondu la billetterie. Rebaptisé « Optymo », le réseau affiche désormais un barème mensuel simple : 31 euros pour le tarif plein, 9 euros pour les étudiants, chômeurs ou bénéficiaires des minima sociaux, gratuit pour les enfants aux heures scolaires. Les tickets peuvent même s'acheter par simple envoi d'un SMS surtaxé. Les Belfortains peuvent en outre se procurer une carte, gratuite, qui leur permet d'emprunter le bus quand ils le souhaitent, au tarif préférentiel de 80 centimes d'euro le trajet. Ils bénéficient ainsi d'une incitation à prendre le bus de temps en temps, sans dépendre toutefois d'un abonnement formel.

Faire des efforts de communication

Lorsqu'un train marque un arrêt « en pleine voie », le contrôleur se contente, la plupart du temps, de rappeler que les passagers doivent se garder d'ouvrir les portes. Le voyageur, tranquillement assis sur son siège, s'étonne qu'on lui prête une idée aussi saugrenue. Si le haut-parleur invoque en grésillant la « régulation du trafic », une « rupture de caténaire » voire de « pantographe », on se demande fugacement ce que cela peut signifier au juste – même

si, assez vite, on se concentre pour savoir s'il faut dire « le » ou « la » caténaire.

Dans les deux cas, le voyageur préférerait comprendre la raison pour laquelle il doit patienter. Comme le montrent les forums déployés en ligne par les associations d'usagers, on accepte beaucoup plus volontiers un retard lorsque l'on sait combien de temps il va durer, et si l'on en connaît la cause.

Surtout, le passager aimerait être accueilli, en arrivant enfin à destination, par des agents lui expliquant comment poursuivre son voyage ou rattraper son retard. C'est la politique de la plupart des compagnies aériennes, mais pas encore des entreprises de transport terrestre, malgré tous les efforts déployés ces dernières années pour le bonheur des seuls passagers des voitures de première classe.

Le contrôleur fait le service

La ligne SNCF de « la Côte bleue » porte un joli nom. Construite à la fin du XIX^e siècle, elle relie Marseille à Miramas (Bouches-du-Rhône), promenant les voyageurs, en balcon face à la mer bleue, entre le quartier de l'Estaque et la commune résidentielle de Carry-le-Rouet. La compagnie nationale continue d'exploiter cette ligne magnifique, pour le bonheur des amateurs de baignade, des passionnés de plongée sous-marine qui s'immergent à Niolon et des « rurbains » qui délaissent parfois leur véhicule pour se rendre en ville. La ligne, desservie quotidiennement par 14 trains dans chaque sens, est d'autant plus empruntée qu'aucune route ne suit la côte, trop accidentée. Le voyage ravit les amateurs de pittoresque. Pas seulement en raison de la vue plongeante sur la Méditerranée, mais aussi à cause du spectacle à l'intérieur du train.

Le « petit gris », comme on nomme ces vieilles voitures en acier inoxydable mises en service dans les années 1960, est recouvert de tags. Les sièges sont usés, parfois lacérés, et certaines vitres brisées ne sont pas remplacées. Le contrôleur, vêtu en été d'un

bermuda et d'une chemise largement ouverte, ne contrôle rien ni personne. Jeunes en bandes, personnes âgées revenant des courses, touristes en sueur, aucun passager n'est sommé de présenter son titre de transport. L'agent de la SNCF ne chôme pas pour autant. Dans ce train périmé, il procure son aide à qui en a besoin, répondant volontiers aux demandes de renseignement, aidant les vieilles dames à descendre sur le quai des petites gares, saluant les nouveaux voyageurs d'un hochement de la tête. Un service public, en somme, qui ravirait sans doute les associations d'usagers – sans que cela ne compense pour autant la vétusté du matériel.

Le transport à la demande

Mi-taxi, mi-bus, le transport à la demande est l'équivalent des *dourouni*, *marchroutka*, « service » ou *shirout* que l'on trouve respectivement au Mali, en Ukraine, au Liban et en Israël. Dans ces pays, et bien d'autres, des minibus – pas toujours très confortables – arpentent les rues selon un trajet plus ou moins établi. Il suffit d'en héler un pour qu'il s'arrête, puis d'indiquer l'endroit où l'on souhaite descendre. Le chauffeur peut être amené à faire des détours pour répondre à la demande de ses passagers. Il s'agit d'ailleurs, dans les pays concernés, du moyen de transport le moins cher – le prix est souvent fixe, quelle que soit la longueur du trajet – et le plus pratique, à condition toutefois que l'on apprivoise un peu son fonctionnement.

En France, le transport à la demande, lorsqu'il existe, est plus élaboré mais pas obligatoirement plus efficace. Par exemple, les lignes fonctionnent de manière régulière : toutes les demi-heures, ou à heures fixes aux heures de pointe. Les passagers réservent, par téléphone ou par internet, au plus tard deux heures avant le passage. Le véhicule, souvent un minibus d'une quinzaine de places, parcourt un trajet tantôt défini par le transporteur, tantôt

ajusté à la demande des passagers, et ne s'arrête qu'en fonction des besoins. Les utilisateurs français ont fini eux aussi par donner un nom au transport à la demande : le « TAD ». Il parcourt les quartiers peu passants – souvent, des lotissements pavillonnaires éloignés des centres. C'est le cas, par exemple, dans certaines communes périurbaines de l'agglomération toulousaine. Ces minibus desservent aussi un bassin d'emploi, comme le fait Allobus, tôt le matin et tard le soir, autour de l'aéroport de Roissy. À Saint-Nazaire, une ligne classique la journée se transforme en transport complémentaire les vendredis, samedis et veilles de fête, de 20 heures à 6 heures du matin. À Montréal, au Canada, un service s'adresse aux femmes qui craignent de prendre le bus la nuit : les chauffeurs des bus nocturnes sont tenus de les déposer à l'endroit précis où elles souhaitent s'arrêter.

Moins cher pour la collectivité qu'une ligne de bus classique, le TAD permet de desservir le territoire de manière exhaustive, mais avec des moyens adaptés. Pour que les voyageurs n'aient pas l'impression d'avoir recours à une sorte de « taxi de deuxième division », le transport doit être intégré à l'abonnement mensuel au réseau. La formule, enfin, a vocation à rester un accessoire de la politique des transports. Elle n'est pas adaptée aux zones denses et déjà irriguées par un réseau conséquent.