

Transports et mobilité: évolution et enjeux

Le Suisse bouge sur des distances toujours plus longues. Mais ce trafic en perpétuelle augmentation ne va-t-il pas conduire à l'asphyxie? Enjeux et débat.

Par Jean-Raphaël Fontannaz

Quelle vision d'avenir peut-on envisager dans un monde où la mobilité est toujours plus frappée par l'immobilité? A preuve: la plupart des véhicules restent 90% du temps à l'arrêt, parkés au garage ou bloqués dans les embouteillages. La mobilité peut-elle encore croître dans un pays où, en 25 ans, le trafic privé a augmenté de 32% alors que les transports publics (TP) explosaient (+56%)? Autre statistique significative: en 1984, un tiers des ménages helvétiques se débrouillaient sans voiture. Il n'y en a plus aujourd'hui qu'un sur cinq à ne pas avoir cédé à la déesse voiture. Pour en débattre sous la houlette de Philippe Le Bé, chef de la rubrique économique de *L'Hebdo*, la BCV a réuni un panel de spécialistes.

Des déplacements toujours plus longs

De l'avis de Giuseppe Pini, directeur de l'Observatoire de la mobilité à l'Université de Genève, il n'y a pas de doute, la mobilité – constituante de la liberté de l'individu – est à favoriser et à promouvoir. Depuis 50 ans, chaque Suisse a en moyenne 3,5 raisons de bouger quotidiennement. Ce volume n'a guère changé avec le temps. En revanche, ces déplacements s'opèrent sur des distances

toujours augmentées et subissent désormais beaucoup plus les contraintes liées à l'aménagement du territoire. La pénurie de logements dans les centres transforme les citadins en banlieusards motorisés. « *La population va croître, les villes vont s'agrandir, il y aura donc des flux toujours plus importants de véhicules entre le périurbain et la première couronne des villes* », prédit le professeur tessinois.

Ce changement de mode de vie est également perçu par Claude Miffon, président de l'Automobile Club Suisse (ACS). Si, il y a une ou deux générations, les gens habitaient, travaillaient et se divertissaient sur leur lieu de domicile, aujourd'hui tout est bouleversé. On travaille dans un lieu A, réside à B et profite de ses loisirs à C. Avec toujours plus de distances entre ces différents points. « *Mais la mobilité reste l'oxygène de notre société, pour que l'offre et la demande se rencontrent. A défaut, on risque l'asphyxie* », plaide le président de l'ACS.

Président de la Compagnie Générale de Navigation sur le Léman (CGN), Kurt Oesch incrimine un effet pervers de la fiscalité: « *Si on a autant de pendulaires qui se croisent dans les deux sens entre Lausanne et Genève, n'est-ce pas parce qu'il est fiscalement*

intéressant de se déplacer? Ne vaudrait-il pas mieux trouver une solution intelligente pour inciter à habiter près de son lieu de travail? »

Ministre vaudois des infrastructures, François Marthaler s'interroge en outre sur les limites d'un développement continu de la mobilité. « *Entre 1980 et 2000, les surfaces urbanisées ont presque doublé. Mais le territoire ne peut se développer à l'envi* », prévient l'élus vert. Et de citer à titre de comparaison les trajets entre le domicile et le travail: dans l'agglomération lausannoise, 49% de la population utilise la voiture. Bien plus qu'à Zurich (40%), Berne (36%) ou Bâle (35%). « *Les gens ont pris conscience des limites du développement de la mobilité. L'opportunité est réelle de passer à une mobilité douce. Personnellement, je crois beaucoup à une urbanisation compacte le long des transports publics et à la mixité des activités. On n'a ainsi plus besoin de prendre son véhicule.* »

Cristina Gaggini, directrice romande d'économiesuisse reste sceptique. « *Il est illusoire de vouloir rapprocher les clients des entreprises. En revanche, nous avons besoin d'un système de transports fiable. A côté de la fiscalité, c'est un élément phare de la croissance et du développement économique* », souligne-t-elle.



Voiture nécessaire au commerce ?

Cela fait partie du catalogue récurrent des lamentations de commerçants : sans accès motorisé, les magasins se meurent. L'Observatoire du professeur Pini a ausculté la question via une double enquête, par téléphone et sur le terrain. Diagnostic : il n'y a pas de différence significative de consommation entre l'automobiliste et l'utilisateur des transports publics.

L'universitaire rappelle aussi les dimensions helvétiques : toutes les villes de ce pays restent de petite taille. « En parcourant 800 m à pied, le chaland qui parque sa voiture a presque l'entier de la ville dans son rayon d'action. »

Autre idée reçue : l'arrivée d'une nouvelle ligne de transports publics doperait les prix fonciers. Le verdict scientifique : si la desserte concerne un quartier déjà proche du centre, elle ajoute du trafic, mais les prix de l'immobilier restent stables. En revanche, à partir d'une distance d'un kilomètre et demi du centre-ville, les prix des terrains prennent l'ascenseur.

Le M2 catalyseur économique

Confronté en direct aux problèmes des transports publics, Michel Joye, directeur des Transports publics de la région lausannoise (TL) constate que la population juge la mobilité comme un dû. Avec néanmoins des conceptions très différentes entre Romands et Alémaniques. « Dans notre esprit, les transports publics sont encore trop souvent considérés comme un moyen de transport s'adressant à des clients captifs qui n'ont pas la possibilité d'utiliser une voiture, alors qu'à Zurich ils ont clairement la mission de favoriser le développement économique », résume-t-il. Qui veut croire à un changement de mentalité : « Avec le M2, la population commence à se demander si cette ligne ne va pas servir de catalyseur à un développement économique ! » Cet exemple réjouit François Marthaler, qui préférerait l'incitation à la contrainte : « Les gens auront envie de prendre le M2 ! »

Reste que, pour l'heure, l'automobile demeure indispensable. « A l'horizon de dix ans, il n'y a pas de vraie alternative à l'accroissement des voies de circulation », constate Kurt Oesch. Dans ce laps de temps, avec le développement soutenu de l'Arc lémanique, seules des mesures d'urgence seront possibles.

« Mais, à 15-20 ans, il faut envisager des options plus innovantes, en particulier aux niveaux démographiques (concentration dans les agglomérations) et technologiques (pilotage automatique, moteurs propres) », estime le président de la CGN. Qui se demande s'il ne faudrait pas, à l'image de certaines gares du TGV français, construire des haltes d'Intercity en dehors des villes, là où l'intermodalité est plus facile.

Parmi les débatteurs, personne ne croit vraiment à l'effet dissuasif d'une hausse des taxes sur l'essence. A moins que l'augmentation ne soit brutale. Et encore. « Quel serait le but ? Supprimer toute émission de CO₂ en Suisse reviendrait, au niveau de la planète, à vouloir vider une piscine avec un dé à coudre par temps d'orage », ironise Claude Miffon. Et cela pénaliserait aussi bien les gens que l'économie. »

« Le temps de transport constitue une charge nette pour la collectivité », prévient François Marthaler, qui y voit un argument pour réduire la mobilité. Car la congestion menace le trafic. « Elle coûte 2% du PIB en Europe et 1,2 milliard de francs en Suisse », illustre Giuseppe Pini. Les intervenants ne croient guère aux péages urbains, antisociaux et



De gauche à droite : Giuseppe Pini, Michel Joye, Cristina Gaggini, Claude Miffon, François Marthaler et Kurt Oesch.

dont l'exploitation engloutit la moitié des revenus. La création de troisièmes voies, tant ferroviaires que routières recueille infiniment plus de soutien. François Marthaler craint pourtant qu'une autoroute élargie ne fasse que reporter le problème à l'entrée des villes.

Uni et Poly: solution... ingénieuse

Face à la congestion, la réponse adéquate ne passe d'ailleurs pas forcément par une augmentation des infrastructures. A Lausanne, le pôle de formation à l'Ouest (Poly et Uni) a entraîné la saturation des transports, particulièrement aux heures de pointes du matin. « *Nous avons résolu le problème grâce à des initiatives douces* », signale François Marthaler qui aime citer cet exemple.

Deux solutions partielles ont en effet permis de casser les pics. Tout d'abord, l'Université a décalé le début de ses cours d'un quart d'heure. Ce report a permis de mieux utiliser l'infrastructure existante. Dans le même temps, les étudiants arrivant de Genève ou de l'Ouest ont été incités à descendre à Renens, ce qui a soulagé d'autant les rames du TSOL entre Lausanne et Dorigny. « *A défaut, il aurait fallu rajouter des voies et du matériel ferroviaire* », commente Michel Joye.

Les participants à la Table ronde sont unanimes à s'inquiéter des investissements. « *Pour la mobilité de demain, la Suisse sous-investit. Cela aura un prix économique que nous allons payer très cher* », analyse Olivier Steimer. François Marthaler abonde en rappelant que l'Office fédéral des transports évalue les besoins à 40 milliards de francs et que la Confédération ne prévoit d'y consacrer que 5,2 milliards. Et le conseiller d'Etat vert de risquer une proposition qu'il juge iconoclaste: « *Au lieu de suivre la motion Beck obligeant les caisses de pension publiques à recapitaliser à 100%, pourquoi ne pas les inciter, voire les contraindre à investir dans les infrastructures en leur garantissant une rentabilité convenable sur le long terme, y compris – indirectement – sur les autres placements en Suisse?* »

Même de bords politiques différents, ses interlocuteurs apprécient: pas saugrenu! Intéressant! A creuser! Tout se passe comme si des chemins divers avaient fini par conduire sur une piste porteuse d'avenir...



Renaturer la mobilité

Dans leurs déplacements, les gens sont multimodaux. « *Ils sont comme l'eau: ils choisissent la voie qui offre le moins de résistance* », image Claude Miffon. Le président de l'ACS constate qu'à Genève, les contraintes appliquées au trafic automobile n'ont pas conduit au report espéré sur les transports publics, mais sur les scooters. Son credo: inciter la population à accélérer le mouvement vers des solutions favorables à l'environnement.

« *Il faut renaturer la mobilité comme on l'a fait avec les cours d'eau.* » Deux propositions originales: indexer le prix de l'essence à la consommation du véhicule. Une solution possible avec la technologie des puces RFID (radioidentification). Ensuite, dès lors que tant les Park & Ride ou les parkings d'échange restent très onéreux, échelonner le prix des stationnements selon le niveau de pollution de l'automobile, de la gratuité au tarif le plus cher.

Mobility: la panacée ?

Le citoyen helvétique du futur sera-t-il encore propriétaire de son véhicule? Michel Joye en est convaincu car « *la voiture recèle une composante émotionnelle extrêmement forte* ». Pour sa part, Olivier Steimer ne cache pas son admiration pour le modèle Mobility, dont il chante les louanges: « *C'est idéal après un déplacement en transports publics entre deux points.* »

Double bémol: « *Mobility n'est pas une voiture, mais un transport public* », nuance Michel Joye, directeur des TL. Pire: « *Les études montrent que Mobility conduirait 18% de ses usagers à devenir automobilistes* », ajoute le professeur Pini. François Marthaler y met un dièse: « *En franc par kilomètre, le concept s'avère économiquement avantageux et démontre qu'il n'y a pas forcément contradiction entre objectif économique et environnement.* »