

# Mobilité: plus ou mieux?

François Marthaler

Conseiller d'Etat - Chef du Département des infrastructures du  
Canton de Vaud

# Mobilité: de nombreux paradoxes

---

- ▶ Croissance de la mobilité et du PIB sont fortement corrélés, mais... la congestion coûte des milliards à l'économie
- ▶ Le trafic individuel motorisé nous offre la liberté, mais... péjore la qualité de vie et dévore le territoire
- ▶ Les véhicules sont plus économes, mais... la consommation de carburants ne cesse de croître

# Ivan Illich et le concept de « vitesse généralisée »

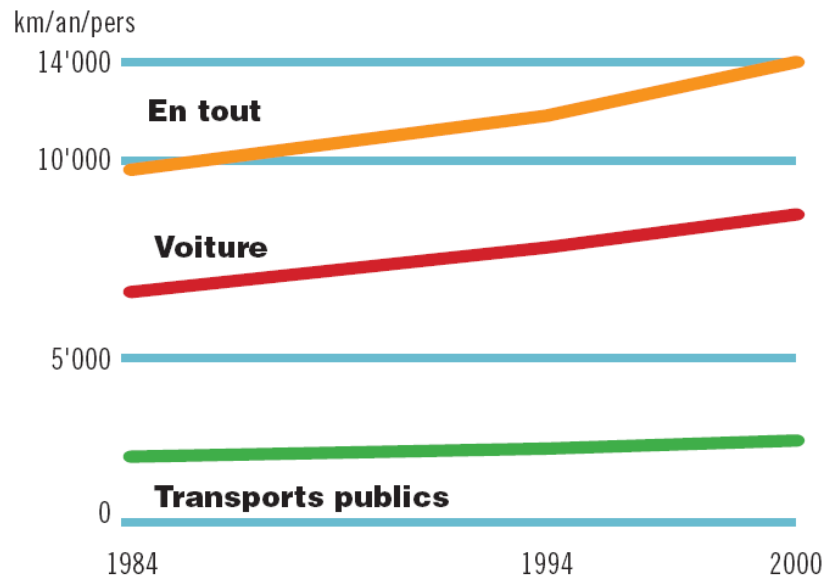
---

- ▶ « L'Américain moyen dépense 1'600 heures chaque année pour parcourir 10'000 km; cela représente à peine 6 km/h. Dans un pays dépourvu d'industrie de la circulation, les gens atteignent la même vitesse, mais ils vont où ils veulent à pied, en y consacrant non plus 28%, mais seulement 3 à 8% du budget-temps social. » (*Energie et Équité*, 1973)

Au temps passé dans la voiture, on ajoute le temps de travail pour payer la voiture...

# Les défis colossaux d'une mobilité plus durable

- ▶ La distance totale parcourue ne cesse d'augmenter: 30 km/j (USA, 1973), 40,5 km/j (VD, 2005)

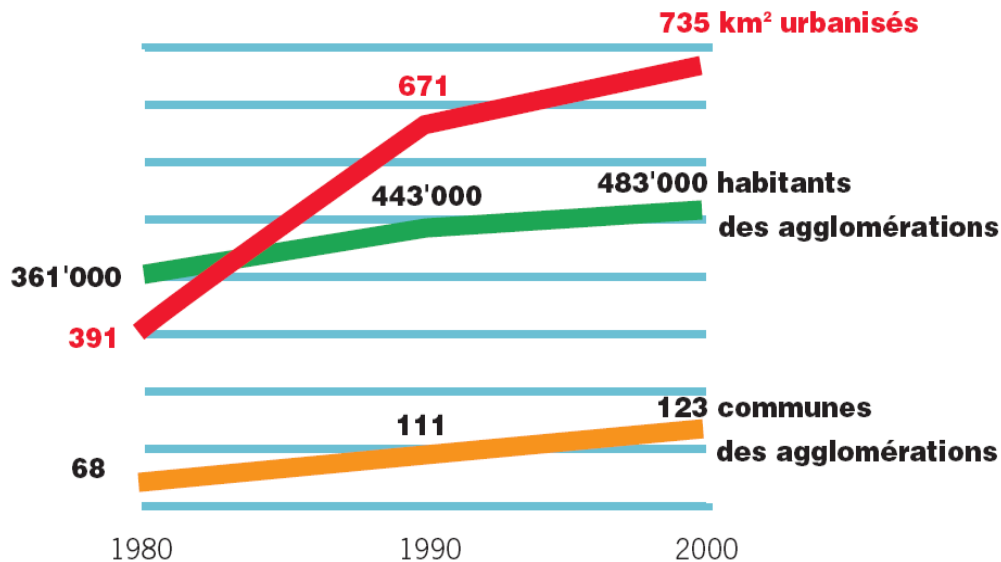


La voiture contribue pour l'essentiel à cette évolution...

*Distance moyenne parcourue par personne et par année en Suisse (SCRIS 2002, p. 13)*

# Les défis colossaux d'une mobilité plus durable (2)

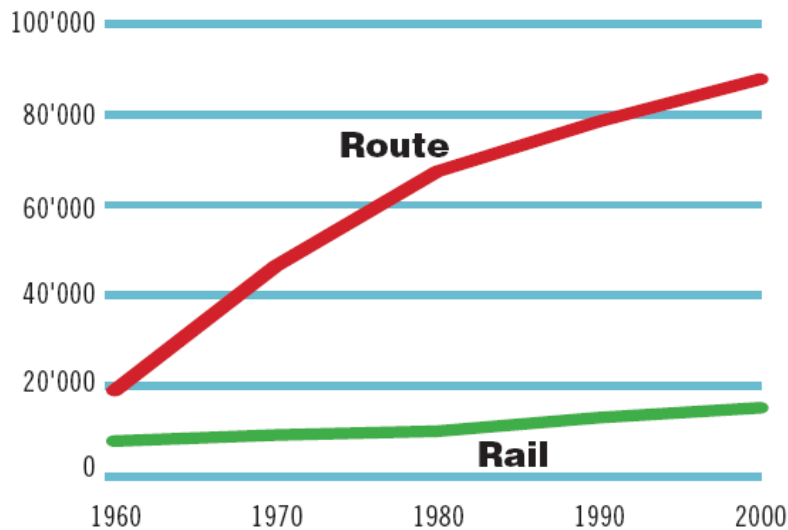
- ▶ Les surfaces urbanisées augmentent deux fois plus vite que la population



*Étalement urbain dans le canton de Vaud entre 1980 et 2000 (OFS, REP 2000)*

# Les défis colossaux d'une mobilité plus durable (3)

- ▶ Les prestations de transport croissent sans cesse, et plus vite sur la route que sur le rail



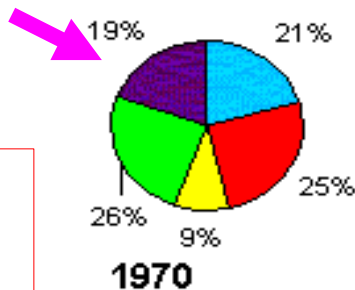
*Evolution des prestations de trafic sur le rail et sur la route en Suisse entre 1960 et 2000, en millions de voyageurs-kilomètres (ODT 2005, p. 41)*

# Les défis colossaux d'une mobilité plus durable (4)

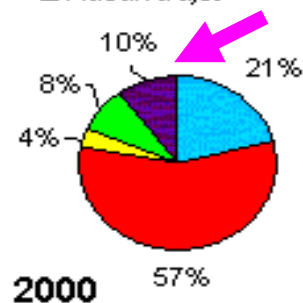
- La dissociation entre lieu de vie et lieu de travail est de plus en plus marquée

Moyen de transport des personnes actives occupées, Vaud, 1970-2000

- Transports publics
- Voiture
- Autres transports privés
- A pied
- Aucun trajet



En 1970, 45% des gens ne se déplacent pas ou vont à pied au travail. Ce chiffre tombe à 18% en 2000.



## Les défis colossaux d'une mobilité plus durable (5)

---

- ▶ L'augmentation de l'offre est vite saturée par la demande qu'elle induit
- ▶ Cela vaut pour la route comme pour les transports publics (cf. Métro m2 ou explosion des voyageurs entre Brigue et Berne suite à la mise en service du tunnel de base du Lötschberg)



# Les défis colossaux d'une mobilité plus durable (6)

---

- ▶ La route couvre ses charges (partiellement pour les coûts environnementaux), tandis que le rail est subventionné à plus de 60%
- ▶ Le report du trafic de la route au rail annonce une forte augmentation des dépenses publiques pour les TP

Mais le Conseil fédéral a fixé la croissance réelle de ce poste de dépenses à 0,5% par an; moins que la démographie!!!

## Les défis colossaux d'une mobilité plus durable (7)

---

- ▶ Le pic pétrolier va engendrer une explosion des prix des carburants
- ▶ La crise économique qui s'en suivra assèchera les caisses publiques
- ▶ Les pouvoirs publics ne parviendront pas à faire face dans les temps au report massif du trafic sur les TP

L'économiste Patrick Artus a calculé un prix d'équilibre à 380\$ le baril en 2012 compte tenu de l'évolution et de l'élasticité de la demande!!

Voir <http://blogs.verts-vd.ch/marthaler/2006/12/18/pic-de-production-petroliere-pourquoi-les-economistes-se-refusent-a-affronter-la-question-meme-en-theorie/>

# Les solutions sont connues et se mettent en place (1)

---

## ▶ Aménagement du territoire

- Construire la ville en ville et concentrer les logements et les emplois le long des lignes TP
- Bloquer le mitage du territoire
- Maîtriser l'offre en places de parc
- Assurer une mixité de l'habitat et des emplois

# Les solutions sont connues et se mettent en place (2)

---

## ► Politique des transports

- Promouvoir les mobilités douces
- Développer et moderniser les transports publics
- Maîtriser le trafic routier (télégestion)
- Donner la priorité aux TP routiers
- Créer des zones à faibles émissions polluantes

En Suisse romande (surtout VD), la priorité doit être mise sur le vélo, les investissements étant faibles en regard du potentiel report modal

# Les solutions sont connues et se mettent en place (3)

---

## ► Initiatives privées

Dans une entreprise, la part du trafic individuel motorisé peut aisément chuter de 40-60% suite à l'adoption d'un plan de mobilité!

- Promouvoir les plans de mobilité d'entreprise (ou de zone)
- Développer le télétravail et la cyberadministration
- Soutenir l'auto-partage et le covoiturage
- ...

# Les solutions sont connues et se mettent en place (4)

---

## ► Et encore...

Il faut veiller ici à ne pas accentuer les inégalités sociales. Cette exigence rend ces questions particulièrement difficiles à résoudre au plan politique...

- Supprimer les incitations fiscales à la mobilité et à l'utilisation de la voiture (déduction des frais de transports)
- Introduire le péage urbain et/ou le *roadpricing*
- Soutenir l'innovation dans les véhicules moins polluants

# Une page de publicité pour le prix de l'entreprise Ecomobile!

- ▶ Un prix pour le meilleur plan de mobilité d'entreprise a été décerné dans le canton de Vaud en 2006 (avec GE), 2008 et 2009
- ▶ Prix CTSO en 2010
- ▶ Réalisations en 2009:
  - Entreprises: Nestlé Orbe, Orange Communication Renens
  - Administrations: Villes de Nyon et de Lausanne
  - Zone d'activités: Littoral Parc



Voir <http://www.ctso.ch/prix/prixctso.html>



# Evolution dans le canton de Vaud (population 2000-2016)

Forte croissance ; relativise les résultats des autres indicateurs !

**VAUD 2009** : 697'802 habitants

+1.9% en 2009

+2.4% en 2008

+1.6%/an entre 05-09

**Districts 2009** :

- Gros-de-Vaud +3.1%

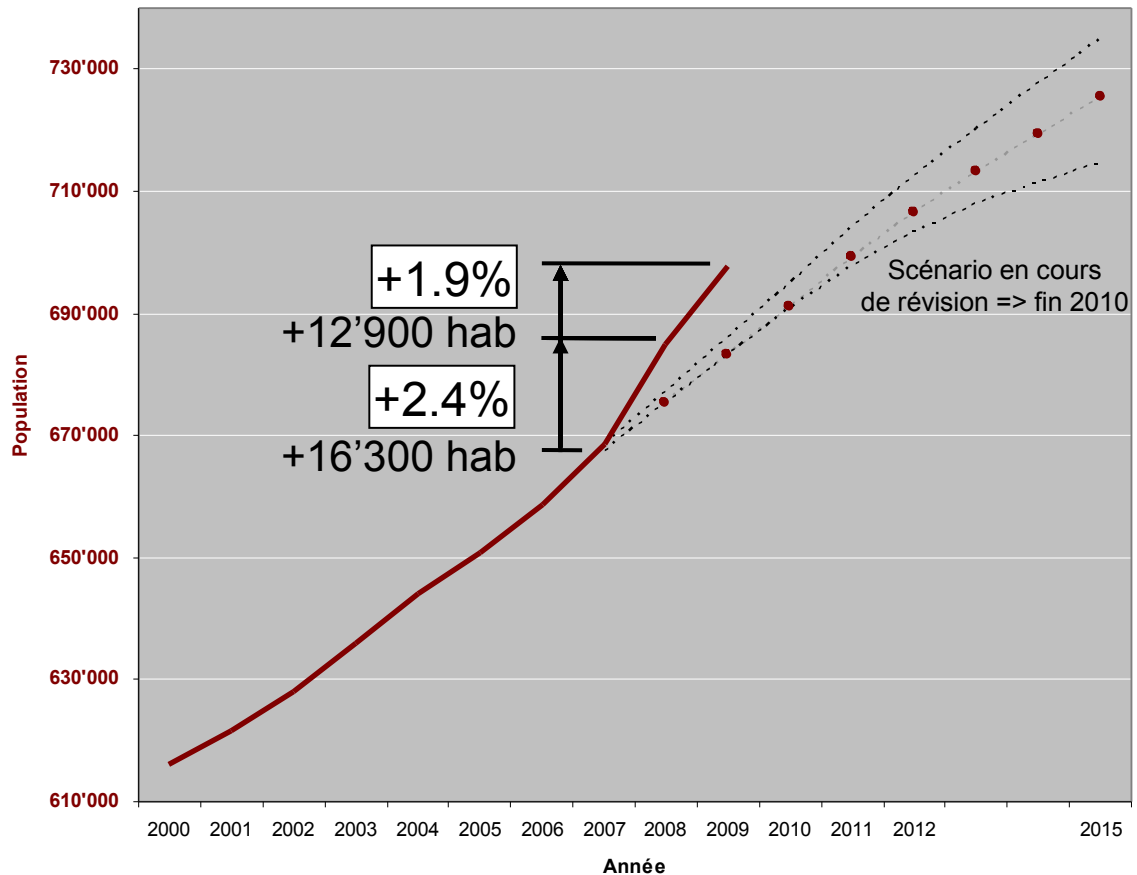
- Lausanne +2.7%

(+3'920 hab)

- Broye-Vully +2.0%

- Nyon +1.9%

(Nyon +2.4%/an depuis 2005)





# Taux de motorisation (IDD 15.4)

Nb de voitures de tourisme pour 1'000 habitants

## Voitures de tourisme

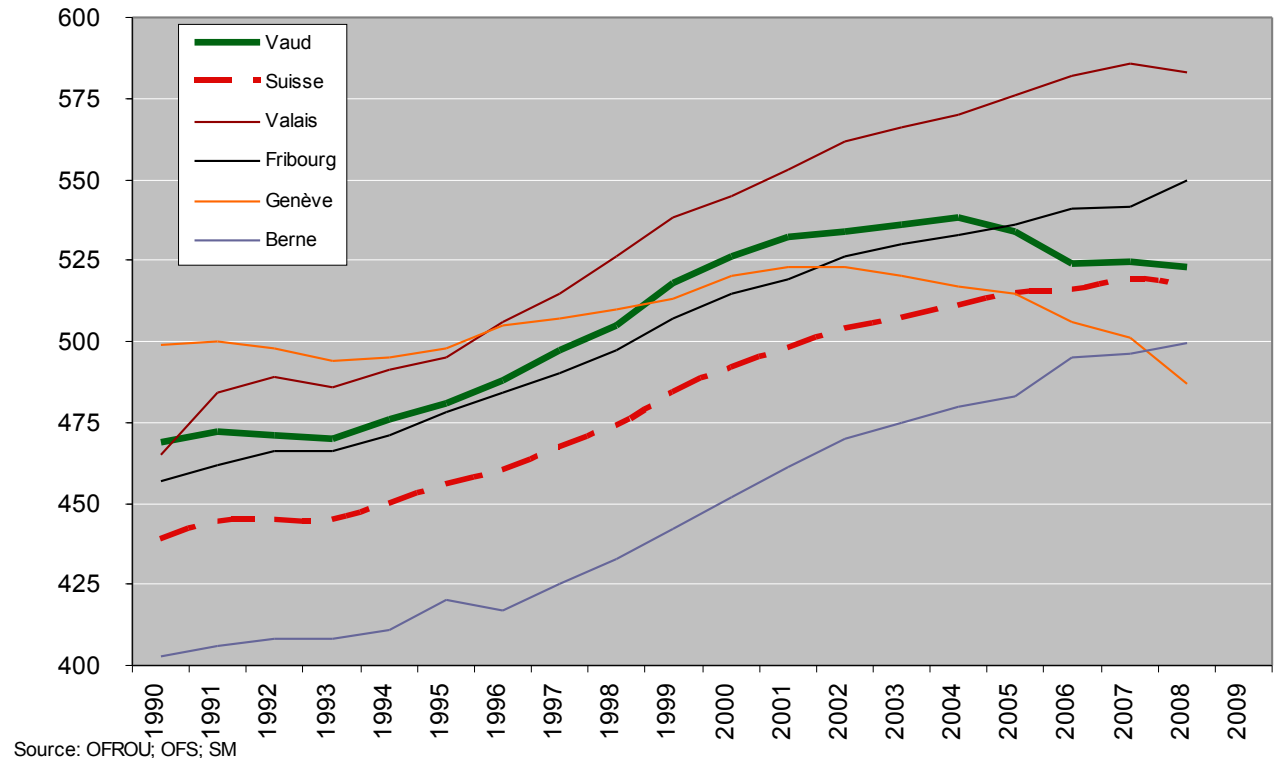
06-07 : +4'000 (+1.1%)

07-08 : +5'400 (+1.5%)

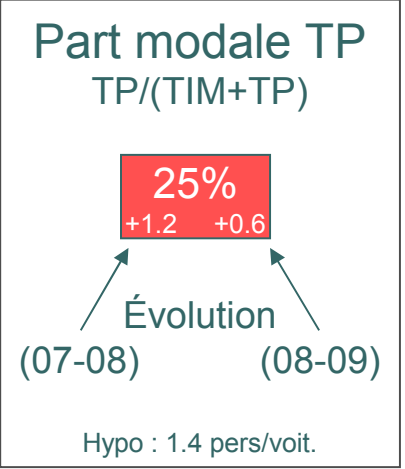
## Taux 2007 => 2008

VD : 525 => 523

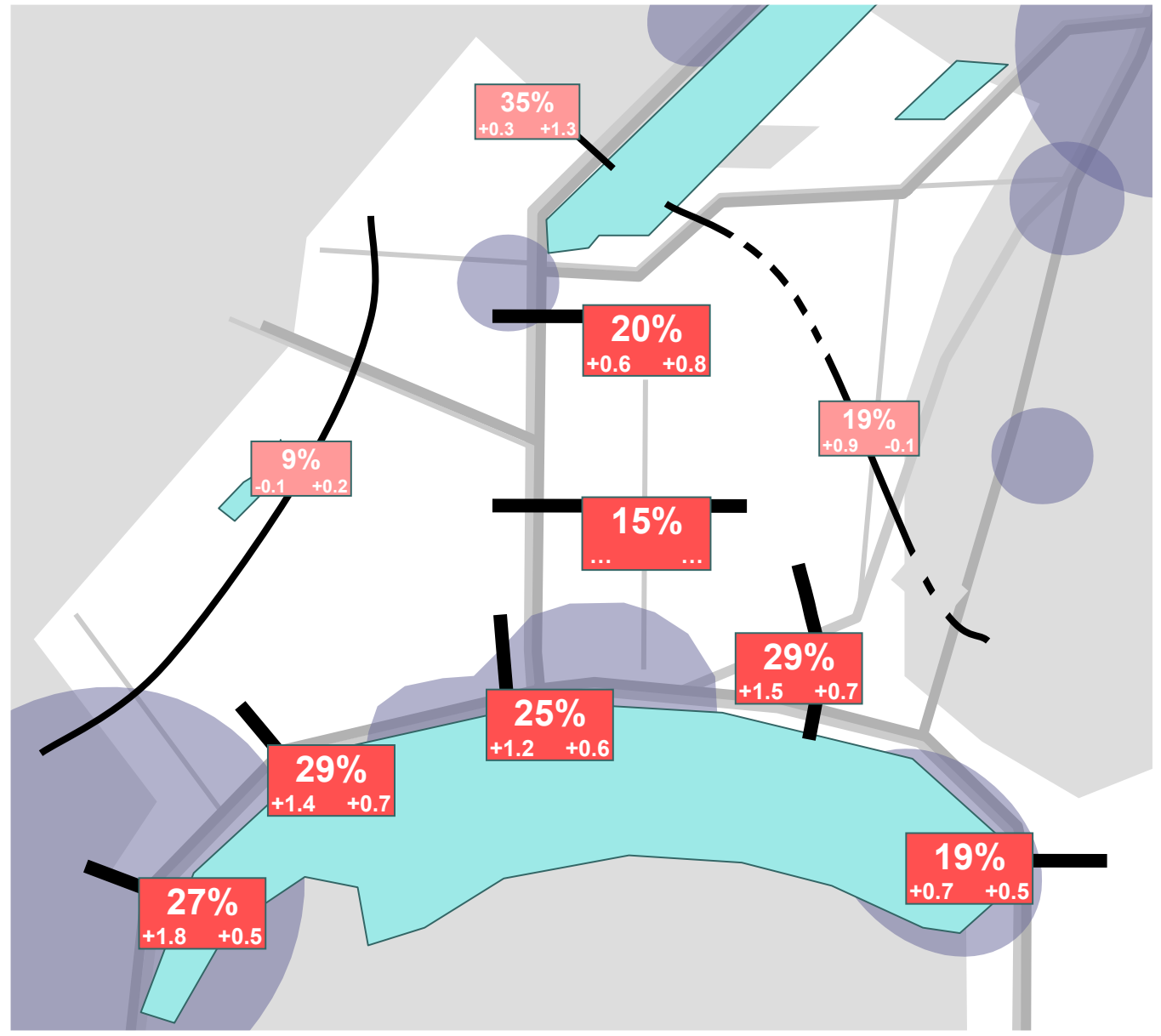
CH : 519 => 517



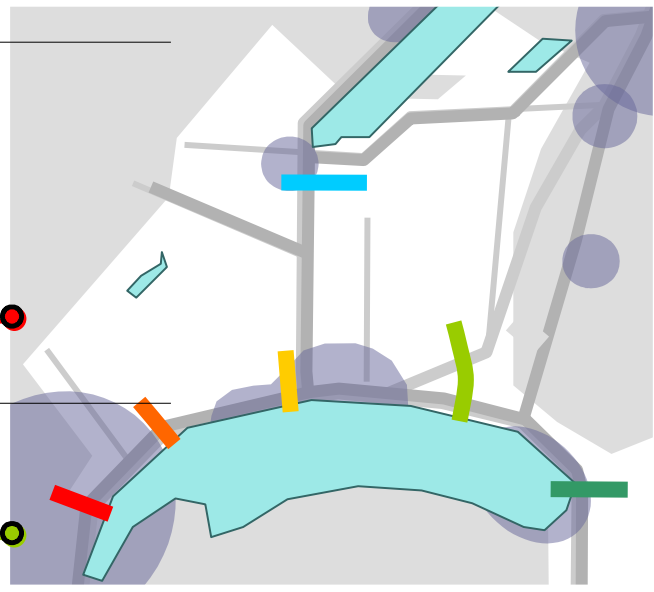
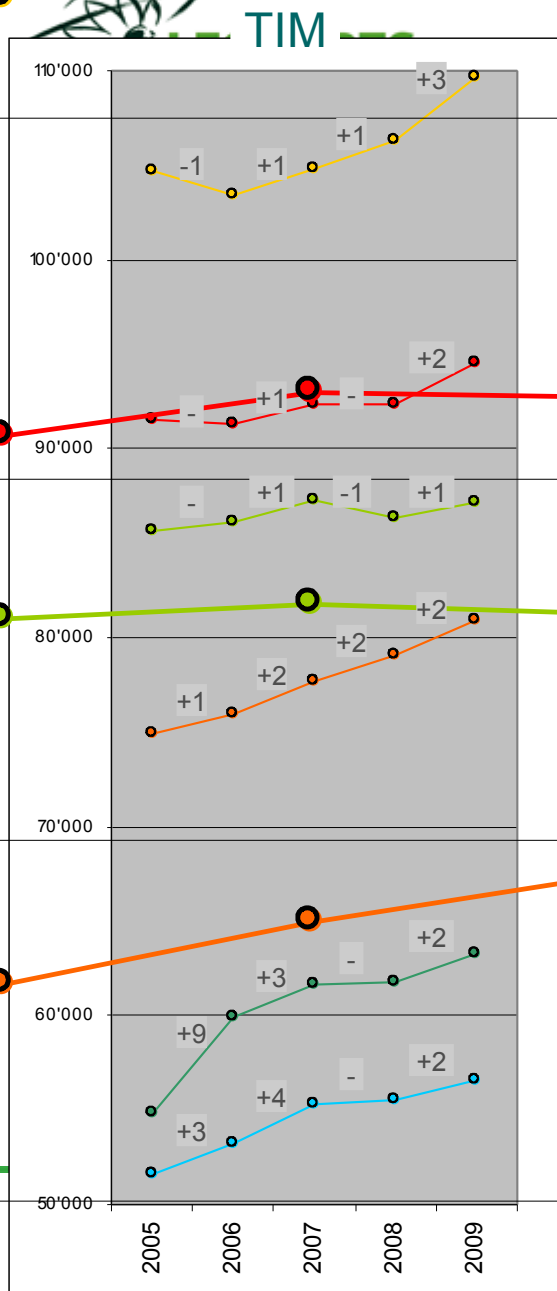
# Écrans : répartition modale / gain parts de marché TP



Depuis 2007, malgré le fort accroissement de la population, les transports publics gagnent chaque année sur le trafic individuel motorisé



# Écrans : croissance trafics par axe (2005-2009)

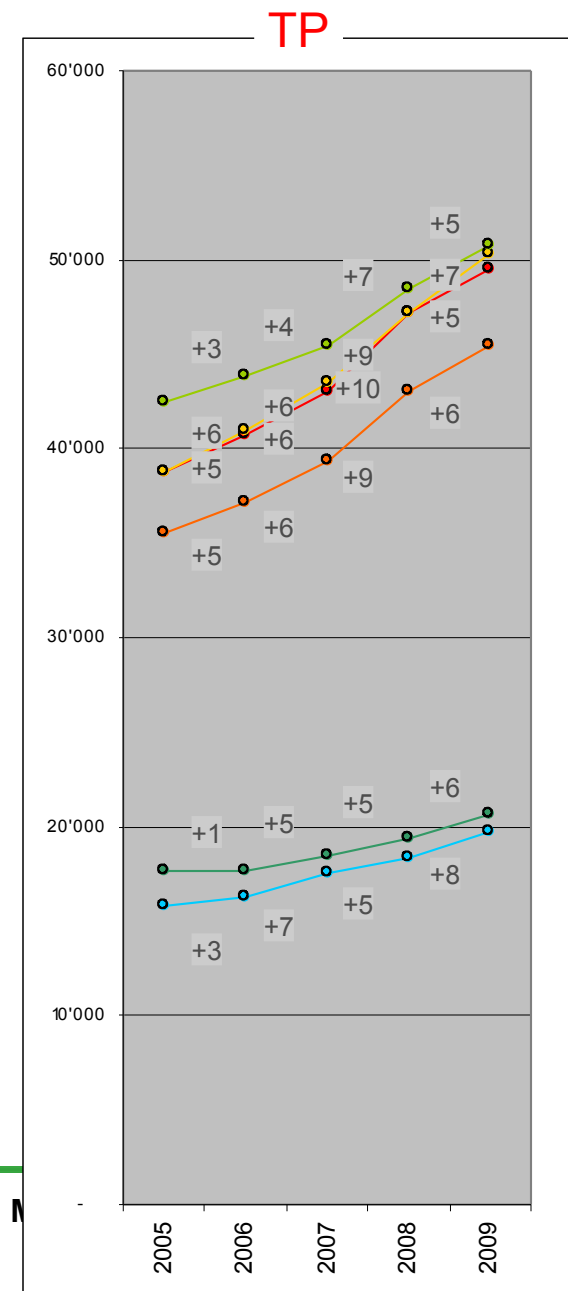


Évolution des trafics TIM et TP sur les écrans principaux

- VD-GE
- Rolle
- Ls-Mg
- Ls-Est
- Vill
- Ls-Yv

août 2010

+1 : augmentation relative annuelle de 1 %

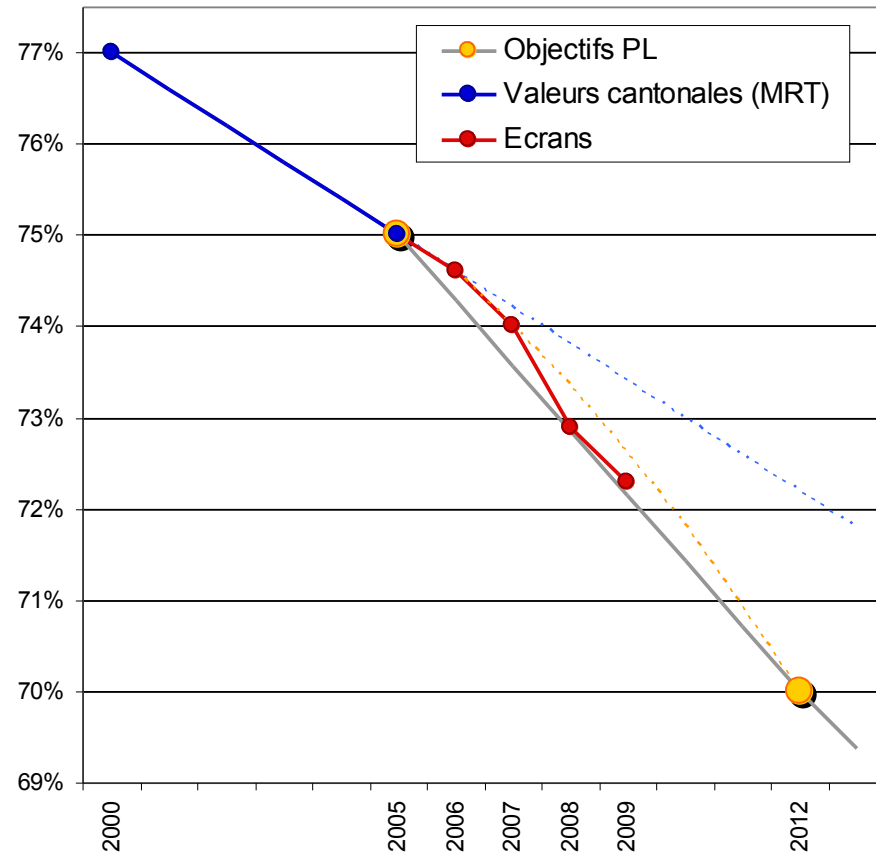


François M

# Répartition modale (IDD15.2)

Objectif programme de législature: **Part des TIM: (% de km)**

L'objectif de réduction du trafic individuel motorisé à 70% du total des déplacements devrait être atteint en 2012 dans le canton de Vaud



70%  
en 2012

# Quelques considérations sur la (grande) vitesse (1)

---

## ► Carte isochrone de la Suisse par le réseau des TP

- Berne (1h06) plus proche de Lausanne que Avenches (1h24) ou La Vallée de Joux (Sentier 1h20)
- Chevroux (2h40) aussi éloigné de Lausanne que Winterthour

On pourrait déformer une carte de Suisse en remplaçant les distances réelles par les temps de déplacement en transports publics: difficile de reconnaître le pays...

# Quelques considérations sur la (grande) vitesse (2)

---

La vitesse du train est une chose, mais...

- ▶ La « vitesse commerciale » (yc arrêts) se réduit encore avec les temps d'attente pour les correspondances; et encore un peu plus s'il faut prendre un billet
- ▶ Une desserte fine dégrade la vitesse commerciale des TP au profit de la voiture
- ▶ En ville, le vélo est imbattable sur les distances de moins de 5 km porte à porte

# Quelques considérations sur la (grande) vitesse (3)

---

- ▶ Le réseau suisse des transports publics est le plus dense et le plus performant du monde
  - sur un km de rail, les CFF font circuler 2 fois plus de trains que la DB et 4 fois plus que la SNCF (!)
  - AG et 1/2 tarif unique au monde
  - Communautés tarifaires garantissent une bonne équité

Les TGV ne sont guère compatibles avec l'horaire cadencé et le trafic régional. Une surtaxe « vitesse » enlèverait beaucoup de son attrait à l'AG (qui n'existe pas ailleurs!).

## Quelques considérations sur la (grande) vitesse (4)

---

- Les Verts doivent-ils soutenir la « grande vitesse » en suisse?
  - La CITRAP-VD plaide pour une ligne rapide sur le plateau (200-300 km/h, investissement de CHF 20-30 mias)
  - « Visionnaire », O. Français a lancé l'idée d'une LGV (évitant Fribourg!)



## Quelques considérations sur la (grande) vitesse (5)

---

- ▶ En France, le TGV est en concurrence directe avec l'avion
  - Ce succès occulte l'abandon de nombreuses petites lignes
- ▶ En Suisse, entre les grandes villes, les trains IC rivalisent déjà avec la voiture (87% des voyageurs Zurich-Berne)

# Quelques considérations sur la (grande) vitesse (6)

---

- ▶ Les priorités sont ailleurs:
  - Achever Rail2000 (ZEB, Rail2030)
  - Doubler la capacité de transport
  - Développer les RER dans les agglomérations
  - Financer l'entretien courant (!)
  
- ▶ Que deviennent les régions périphériques dans tout cela?

Avec un TGV, la carte isochrone du pays serait encore plus méconnaissable!

# Quelques considérations sur la (grande) vitesse (7)

---

Comme le relevait déjà Illich, l'industrie des transports et la vitesse accroît les inégalités et détruit le lien social...

- ▶ La « vitesse généralisée » augmente, mais pour les plus riches (moins de temps consacré pour payer les transports)
- ▶ au détriment des plus défavorisés (priorité aux TGV plutôt qu'aux RER) et des mobilités douces (coupures du territoire, accaparement de l'espace)

# Conclusions en forme de questions

---

- ▶ Mobilité = liberté?
- ▶ Une économie plus efficace ne devrait-elle pas minimiser les transports?
- ▶ La vitesse crée-t-elle plus de lien social et d'équité?
- ▶ Quelle sera notre mobilité lorsque le baril de pétrole sera à \$ 380?
- ▶ Aurons-nous le temps de répondre à ces questions?